



# भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 38]

नई दिल्ली, सोमवार, फरवरी 3, 2014/माघ 14, 1935

No. 38]

NEW DELHI, MONDAY, FEBRUARY 3, 2014/MAGHA 14, 1935

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 27 जनवरी, 2014

सं. टीएमपी/50/2013-जेएनपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48, 49 और 50 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार, महापत्तनों में पत्तन परियोजनाओं के लिए प्रशुल्क के निर्धारण हेतु संशोधित दिशानिर्देश, 2013, जिन्हें अधिसूचना सं. टीएमपी/18/2013-विविध दिनांक 30 सितम्बर 2013 द्वारा राजपत्र सं. 254 द्वारा अधिसूचित किया गया था, के अधीन जेएनपीटी में अतिरिक्त लिक्विड टर्मिनल के विकास के लिए संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण हेतु जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव का निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टीएमपी/50/2013-जेएनपीटी

जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास

आवेदक

कोरम:

- (i) श्री टी.एस. बालासुब्रह्मण्यम, सदस्य (वित्त)  
(ii) श्री सी.बी. सिंह, सदस्य (अर्थशास्त्र)

आदेश

(दिसम्बर 2013 के 31वें दिन पारित)

यह मामला जेएनपीटी में अतिरिक्त लिक्विड बल्क टर्मिनल (एलबीटी) के विकास के लिए संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण हेतु जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1. जेएनपीटी ने अपने पत्र दिनांक 10 अक्टूबर 2013 के कवर के अंतर्गत अतिरिक्त एलबीटी के विकास हेतु प्रस्ताव दाखिल किया है। जेएनपीटी के प्रस्ताव की प्रारंभिक संवीक्षा पर, यह देखा गया था कि जेएनपीटी ने निम्नलिखित नहीं भेजे थे:

- साध्यता रिपोर्ट की प्रति।
- परामर्श किए जाने वाले उपयोक्ताओं/लघुसूचीबद्ध बोलीदाताओं अथवा भावी आवेदकों की पतों तथा अन्य संपर्क ब्योरों सहित सूची।
- प्रस्तावित दरमान सहित सम्पूर्ण अप्रकट प्रस्ताव की सॉफ्ट प्रति। सॉफ्ट प्रति डाक विलंब से बचने के लिए प्रासंगिक अंशधारकों को परिचालित किए जाने की आवश्यकता है।

2.2. चूंकि उपर्युक्त ब्योरों के अभाव में उपयोक्ताओं/लघुसूचीबद्ध बोलीदाताओं के साथ विचार-विमर्श नहीं किया जा सकता था, इसलिए जेएनपीटी से इस मामले में आगे की कार्यवाही करने के लिए अपेक्षित ब्योरे भेजने के लिए हमारे पत्र दिनांक 17 अक्टूबर 2013 द्वारा अनुरोध किया गया था। जेएनपीटी को यह भी सूचित किया गया था कि उसके प्रस्ताव पर आगे की कार्यवाही केवल तभी की जाएगी जब जेएनपीटी से अपेक्षित ब्योरे प्राप्त होंगे।

2.3. प्रत्युत्तर में, जेएनपीटी ने अपने ईमेल दिनांक 24 अक्टूबर 2013 द्वारा उन बोलीदाताओं की सूची भेजी थी जिन्होंने आरएफक्यू की खरीद की थी और आवेदन-पूर्व बैठक में भाग लिया था। तत्पश्चात, जेएनपीटी ने अपने ईमेल दिनांक 28 अक्टूबर 2013 द्वारा लिक्विड टर्मिनल के लिए प्रशुल्क गणना अग्रपिप्त की थी और कहा था कि वह साध्यता रिपोर्ट पहले ही अग्रपिप्त कर चुका है।

2.4. जेएनपीटी द्वारा प्रेषित बोलीदाताओं की सूची से, यह देखा गया था कि जेएनपीटी ने केवल बोलीदाताओं के नाम और पते भेजे थे। समयबद्ध तरीके से संदर्भ प्रशुल्क मामलों के निपटान के लिए संलग्न की गई वरीयता में दिया गया है कि विलंब से बचने के लिए संबद्ध प्रस्ताव ईमेल द्वारा सभी उपयोक्ताओं/भावी बोलीदाताओं को अग्रेषित किया गया है। इस स्थिति के मद्देनजर, जेएनपीटी से बोलीदाताओं के ईमेल पते तथा अन्य संपर्क ब्योरे भेजने का अनुरोध किया गया था।

2.5. चूंकि साध्यता रिपोर्ट भी उपलब्ध नहीं करवाई गई थी, इसलिए हमने हमारे ईमेल दिनांक 28 अक्टूबर 2013 द्वारा जेएनपीटी से यह शीघ्र भेजने का अनुरोध किया था जिससे हम आगे की कार्यवाही कर सकें।

2.6. दोबारा, जेएनपीटी को हमारे पत्र दिनांक 4 नवम्बर 2013 द्वारा निम्नलिखित भेजने का अनुस्मरण करवाया गया था:

- (i) बोलीदाताओं के दूरभाष नं., फ़ैक्स नं. तथा ईमेल पते
- (ii) निम्नलिखित की सॉफ्ट प्रति:
  - (क) जेएनपीटी प्रस्ताव
  - (ख) मसौदा दरमान
  - (ग) कार्यनिष्पादन मानक की अनुसूची
  - (घ) साध्यता रिपोर्ट

पत्तन को यह भी सूचित किया गया था कि उसके प्रस्ताव पर जेएनपीटी से अपेक्षित ब्योरे प्राप्त होने के बाद ही आगे की कार्यवाही की जाएगी, जैसाकि हमारे पत्र दिनांक 17 अक्टूबर 2013 में पहले ही उल्लेख किया गया था।

2.7. इस परिप्रेक्ष्य में, जेएनपीटी ने 6 नवम्बर 2013 को निम्नलिखित भेजे थे:

- (i) मसौदा दरमान (ई-मेल) दिनांक 6-11-2013 के साथ प्रस्ताव की सॉफ्ट प्रति
- (ii) कार्यनिष्पादन मानकों की अनुसूची और बोलीदाताओं के दूरभाष सं., फ़ैक्स सं. और ई-मेल पते की सॉफ्ट प्रति (ईमेल दिनांक 6-11-2013 द्वारा)
- (iii) साध्यता रिपोर्ट की सॉफ्ट प्रति (सीडी रूप में) (दस्ती डिलीवरी द्वारा)।

2.8. अन्य शब्दों में, यह केवल 06 नवम्बर 2013 को था कि सम्पूर्ण प्रस्ताव सॉफ्ट रूप में प्राप्त हुआ था, जिसपर तत्काल प्रासंगिक अंशधारकों के साथ अगले ही दिन 7 नवम्बर 2013 को विचार-विमर्श शुरू कर दिया था, जैसाकि पूर्ववर्ती अनुच्छेद में बताया गया है।

3. जेएनपीटी द्वारा अपने प्रस्ताव दिनांक 10 अक्टूबर 2013 में कही गई मुख्य बातों को नीचे सारबद्ध किया गया है:-

- (i). मामले की पृष्ठभूमि:
  - (क) अपफ्रंट प्रशुल्क महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा अधिसूचना सं. 214 दिनांक 8 अगस्त 2013 द्वारा प्रकाशित 'महापत्तनों में परियोजनाओं के लिए प्रशुल्क के निर्धारण हेतु दिशानिर्देश, 2013' के आधार पर जेएनपीटी में लिक्विड बल्क टर्मिनल के लिए प्रस्तावित किया गया है। अद्यतन दिशानिर्देशों के खंड 2.4 के अनुसार, यदि किसी घटक के लिए विशिष्ट प्रशुल्क उपलब्ध नहीं होता है तो पड़ोसी पतन में उपलब्ध प्रशुल्क पर विचार किए जाने की आवश्यकता है।
  - (ख) जेएनपीटी में हालांकि लिक्विड कार्गो के लिए प्रशुल्क उपलब्ध है, परन्तु इसे पीपीपी परियोजनाओं के लिए दिशानिर्देश, 2008 के अधीन निर्धारित नहीं किया गया है। उसके मद्देनजर, जेएनपीटी से पड़ोसी पत्तन में दर पर विचार करने के लिए अपेक्षित हो सकता है।
  - (ग) दिशानिर्देश, 2008 के अधीन निर्धारित लिक्विड टर्मिनल के लिए दरें पड़ोसी पत्तन में कांडला पत्तन न्यास (केपीटी) के लिए ही उपलब्ध है। तथापि, यह देखा गया है कि केपीटी में परियोजना की पूंजी लागत रु0 233.50 करोड़ है, जबकि जेएनपीटी में 15.84 मिलियन टन की क्षमता के साथ लिक्विड परियोजना के लिए परिकल्पित पूंजी लागत रु0 1171.07 करोड़ से अधिक है।
  - (घ) उपर्युक्त के मद्देनजर, यह प्रस्ताव 2008 के दिशानिर्देशों के अधीन प्रस्तुत किया गया है ताकि वास्तविक दर पर पहुंचा जा सके।
- (ii) जेएनपीटी में एक अतिरिक्त लिक्विड बल्क टर्मिनल सभी लिक्विड कार्गो का प्रहस्तन करने के लिए प्रस्तावित किया गया है, क्योंकि यह अनुमान लगाया गया है कि जेएनपीटी में लिक्विड यातायात वर्ष 2034-35 तक 32 एमटीपीए पर पहुंच जाएगा।
- (iii) यातायात पूर्वानुमान:
 

विस्तृत यातायात अध्ययन के आधार पर, यह देखा गया है कि विभिन्न लिक्विड कार्गो जैसे कच्चा तेल, पीओएल उत्पाद तथा अन्य लिक्विड कार्गो अतिरिक्त लिक्विड टर्मिनल (सिवाय बीपीसीएल जेट्टी) पर प्रहस्तित किया जा सकेगा, जोकि नीचे दिया गया है:-

वर्ष	आधर मामला परिदृश्य	वर्ष	आधर मामला परिदृश्य
2012-13	5.20	2024-25	12.32
2013-14	5.99	2025-26	13.04
2014-15	5.83	2026-27	13.80
2015-16	6.28	2027-28	15.83
2016-17	8.31	2028-29	16.77
2017-18	7.90	2029-30	17.76
2018-19	7.52	2030-31	18.80
2019-20	8.05	2031-32	19.93

2020-21	9.11	2032-33	23.59
2021-22	9.66	2033-34	25.05
2022-23	11.09	2034-35	26.62
2023-24	11.64		

पीओएल उत्पाद और कच्चा तेल यातायात लिक्विड कार्गो यातायात के प्रमुख भाग में योगदान करेगा।

(iv)

विकास योजना

सुविधा की योजना में, यह विचार किया गया है कि मौजूदा बीपीसीएल जेटटी इसकी अभिकल्पित क्षमता अर्थात् 5.5 एमटीपीए यातायात का प्रहस्तन करना जारी रखेगी और अतिरिक्त यातायात नई सुविधा पर प्रहस्तित किया जाएगा। इस प्रकार, जेएनपीटी के अतिरिक्त लिक्विड टर्मिनल के विकास के विभिन्न चरणों के लिए यातायात पूर्वानुमान नीचे दिए गए हैं:-

शुरूआत वर्ष	टर्मिनल	प्रहस्तित कार्गो	यातायात मात्रा (मी.ट.)
2018-19	चरण-1क	कच्चा तेल	0.93
		पीओएल	5.59
		अन्य कार्गो	0.99
2027-28	चरण-1ख	कच्चा तेल	1.52
		पीओएल	10.05
		अन्य कार्गो	2.24
2034-35	मास्टरप्लान	कच्चा तेल	1.61
		पीओएल	21.44
		अन्य कार्गो	3.56

(v)

अतिरिक्त लिक्विड टर्मिनल की मास्टर योजना:

वर्ष 2034-35 तक कार्गो पूर्वानुमान पर विचार करते हुए अतिरिक्त लिक्विड टर्मिनल के लिए एक मास्टर प्लान तैयार किया गया है। मास्टर प्लान में 6 लिक्विड कार्गो जेट्टियों का विकास शामिल है, जहां 4 जेट्टियां प्रथम चरण (चरण 1क और चरण 2ख) में विकसित की जाएंगी और दूसरी दो मास्ट प्लान अवस्था में विकसित की जाएंगी। मास्टर प्लान के फीचर नीचे दिए गए हैं:

चरण	वर्ष	यातायात (एमटीपीए)	बर्थों की सं.
चरण-1क	2018-19	7.51	2
चरण-1ख	2027-28	15.83	4
मास्टर प्लान	2034-35	26.61	6

(vi)

लिक्विड प्रशुल्क गणना

अतिरिक्त लिक्विड टर्मिनल में प्रहस्तित कार्गो पर वसूल किया जाने वाला अपफ्रंट प्रशुल्क निम्नलिखित श्रेणियों में है:

- (क). बर्थ किराया प्रभार
- (ख). कार्गो प्रहस्तन प्रभार
- (ग). भंडारण प्रभार

(vii)

चरण-1 (1क + 1ख) के लिए परियोजना पूंजी लागत निम्नवत् है:-

क्र.सं.	सुविधाओं का विवरण	लागत (₹ करोड़ों में)
1	बर्थ	
	ब्रेस्टिंग तथा मूरिंग डॉल्फिनो, फेन्डरों, बोलाडों तथा विक्क रिलीज मूरिंग हुकों सहित 4 जेट्टी ढांचा और अन्य इन्सर्ट और फर्नीचर	138.04
	निकर्षण बर्थ पॉकेट	3.00
	बिल्डिंग - इलैक्ट्रिकल सबस्टेशन के साथ कंट्रोल टावर सह पम्प हाउस	2.00
	विविध @ 5%	7.15
	बर्थ पर कुल व्यय	150.19
2	कार्गो प्रहस्तन लागत	
2.1	सिविल लागत	

	पहुंच पुल – दो लेन कैरिज मार्ग के साथ-साथ पाइपलाइन ट्रेसल को सपोर्ट करने के लिए 15 मी. पहुंच पुल	266.94
	अन्य सिविल कार्य – फ़ैन्सिंग तथा कम्पाउंड दीवारें और ड्रेनेज कार्य	1.00
	नियंत्रण टावर तथा अग्नि के लिए भवन और जल आपूर्ति पम्प हाउस बिल्डिंग	1.26
	जेट्टी के लिए अग्नि शमन प्रणाली	
	विविध @ 5%	13.46
	कुल सिविल निर्माण लागत	<b>282.66</b>
<b>2.2</b>	अभियांत्रिक लागत	
	पाइपलाइन लागत और मरीन लदाई आर्म	
	कच्चा तेल	44.44
	पीओएल	161.42
	अन्य	82.18
	नियंत्रण प्रणालियां और टैंक ऑटोमेशन प्रणाली	7.96
	इलैक्ट्रिकल प्रणाली	9.50
	पानी/हवा/नाइट्रोजन/बंकरिंग लाइनें	0.77
	विविध @ 5%	15.31
	कुल अभियांत्रिक लागत	<b>321.57</b>
	प्रहस्तन गतिविधि के लिए कुल पूंजी लागत <b>(2.1 + 2.2)</b>	<b>604.23</b>
<b>3</b>	भंडारण क्षेत्र	
<b>3.1</b>	सिविल लागत	
	भंडारण क्षेत्र फिलिंग और भूमि सुधार	43.80
	भंडारण टैंक – टैंक-फार्मों के अधीन पिलिंग, डाइक निर्माण सहित	307.76
	आंतरिक सड़कें और रेलवे	16.27
	विविध @ 5%	18.39
	कुल सिविल निर्माण लागत	<b>386.22</b>
<b>3.2</b>	अभियांत्रिक तथा बिजली लागत	
	टैंक फार्म क्षेत्र के लिए अग्नि शमन प्रणाली	9.26
	ट्रक तथा वैगन लदाई फार्म	19.72
	विविध @ 5%	1.45
	कुल अभियांत्रिक तथा बिजली	<b>30.43</b>
	भंडारण गतिविधि के लिए कुल पूंजी लागत <b>(3.1 + 3.2)</b>	<b>416.65</b>

(viii) लिक्विड कार्गो बर्थों के लिए प्रशुल्क के अनुमानन हेतु विचार किए गए मुख्य पूर्वानुमान:

- (क) लिक्विड कार्गो नामतः कच्चा तेल, पीओएल और अन्य लिक्विड कार्गो (जिसमें खाद्य तेल, रसायन, मोलासिस, आदि शामिल हैं) जेएनपीटी में प्रस्तावित लिक्विड टर्मिनलों पर प्रहस्तित किए जाने के लिए परिकल्पित किए गए हैं।
- (ख) परियोजनाओं के विकास के लिए, पल्लन चरण-1 के चार बर्थों के लिए 13 हैक्टेयर जल क्षेत्र और भंडारण यार्ड की स्थापना के लिए 73 हैक्टेयर भूमि का आबंटन परिकल्पित करता है। भूमि पट्टा किराया जेएनपीटी दरमान के अनुसार ₹0 16/वर्ग मी./माह की दर से विचार किया गया है।
- (ग) सर्वोत्तम क्षमता:  
लिक्विड टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता 31.55 मिलियन टन प्रति वर्ष (एमटीपीए) पर निर्धारित किया गया है। कार्गो-वार विवरण नीचे दिया गया है:-

क्र.सं.	कार्गो का प्रकार	क्षमता मी.ट. में (मिलियन टन)
1.	कच्चा तेल	3.09
2.	पीओएल	23.73
3.	अन्य	4.74
	कुल क्षमता	<b>31.55</b>

- (ख) लिक्विड टर्मिनल के लिए यथा विनिर्दिष्ट प्रहस्तन दर नीचे तालिकाबद्ध की गई है:-

क्र.सं.	कार्गो का प्रकार	प्रहस्तन दर (टन/घंटा)
1.	कच्चा तेल	5000
2.	पीओएल	1000
3.	अन्य	300

- (ड) वर्ष 2018-29 में प्रहस्तित किए जाने के लिए अनुमानित यातायात कार्गो हिस्सेदारी निर्धारित करने के लिए आधार रूप में लिया गया है। सर्वोत्तम क्षमता का निर्धारण करने के लिए, पत्तन ने प्रत्येक प्रकार के कार्गो की प्रहस्तन दर के साथ गणना करते हुए बर्थ दिवसों के रूप में कार्गो की हिस्सेदारी नीचे तालिकाबद्ध की गई है:-

क्र.सं.	कार्गो का प्रकार	अनुमानित कार्गो एमटीपीए में	कार्गो यातायात की हिस्सेदारी	कार्गो अधिग्रहण की हिस्सेदारी	विदेशी पोत	तटीय पोत
1.	कच्चा तेल	1.55	10%	2%	0%	100%
2.	पीओएल	11.91	75%	59%	60%	40%
3.	अन्य	2.38	15%	39%	72%	28.40%

- (च) पोतों का औसत कार्गो वार जीआरटी

कार्गो प्रकार	औसत जीआरटी (टन)
कच्चा तेल	72000
पीओएल	48000
अन्य लिक्विड	36000
औसत जीआरटी	<b>48547</b>

- (ix) बर्थिंग प्रभारों की गणना:

पोतों से संग्रहीत बर्थिंग प्रभार टीएएमपी दिशानिर्देशों के आधार पर परिकलित किए गए हैं। ये ब्योरे निम्नलिखित अनुच्छेदों में दिए गए हैं:

- (क) जैसाकि पहले दिया गया है, बर्थिंग गतिविधि के लिए पूंजी लागत रु0 150.19 करोड़ पर अनुमानित की गई है।

- (ख) बर्थ किराया सेवाओं के लिए वार्षिक प्रचालन लागत के अनुमानन के लिए सुविचारित ब्योरे नीचे दिए गए हैं:-

विवरण		रु0 करोड़ों में
अनुरक्षण लागत	ड्रेजिंग के सिवाय बर्थिंग पूंजी लागत का 1 प्रतिशत	1.50
बीमा	कुल बर्थिंग पूंजी लागत का 1%	1.50
मूल्यहास	कुल बर्थिंग पूंजी लागत का 3.34%	5.02
कुल प्रचालन व्यय		<b>8.02</b>

- (ग) बर्थिंग सेवाओं पर वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर):

क्र.सं.	विवरण	रु0 करोड़ों में
1.	कुल वार्षिक प्रचालन लागत	8.02
2.	नियोजित पूंजी	150.19
3.	16% नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ (आरओसीई)	24.03
4.	वार्षिक राजस्व अपेक्षा	<b>32.05</b>

- (घ) बर्थ किराया प्रभार

पिछले अनुच्छेदों में दिए गए पैरामीटरों के आधार पर, पत्तन ने बर्थ किराया प्रभारों का निम्नवत् रूप में अनुमान लगाया है:-

औसत जीआरटी पोत (टन)	48547
उपयोगिता	70%
बर्थों की सं.	4 सं.
जेट्टी में घंटों की सं.	24528 घंटे
कुल जीआरटी घंटे	1190760223 घंटे
विदेशी पोत के माध्यम से जीआरटी घंटे	757881056
तटीय पोत के माध्यम से जीआरटी घंटे	432879166
राजस्व अपेक्षा	रु0 32.05 करोड़

उपर्युक्त आधार पर, पत्तन अतिरिक्त लिक्विड टर्मिनल के लिए बर्थ किराया पर पहुंचा है, जोकि नीचे दिया गया है:-

बर्थ किराया प्रभार/जीआरटी/घंटा	विदेशी रु0 में	तटीय रु0 में
	0.31	0.19

- (x) कार्गो प्रहस्तन प्रभार की गणना:  
निम्नलिखित अनुच्छेदों में दिए गए ब्योरो के अनुसार, लिक्विड कार्गो के लिए कार्गो प्रहस्तन प्रशुल्क टीएएमपी दिशानिर्देशों के आधार पर परिकलित किए गए हैं।
- (क) कार्गो प्रहस्तन सुविधाओं पर पूंजी व्यय:  
कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के लिए पूंजी लागत रु0 604.23 करोड़ पर अनुमानित की गई है, जैसाकि पहले दिया गया है।
- (ख) वार्षिक प्रचालन लागत के अनुमानन के लिए सुविचारित विभिन्न व्यय नीचे दिए गए हैं:-

विवरण		रु0 करोड़ों में
अनुरक्षण लागत	सिविल लागत का 1%	2.98
	अभियांत्रिक कार्यों का 2%	6.13
अन्य व्यय	कुल नियोजित पूंजी का 1%	6.04
बिजली प्रभार	13 हैक्टेयर * 2.4 लाख इकाईयां प्रति हैक्टेयर * रु0 7 प्रति इकाई	2.18
लाइसेंस शुल्क		2.50
बीमा	कुल पूंजी लागत का 1%	6.04
मूल्यहास	सिविल	3.34%
	उपस्कर और पाइपलाइन	10.34%
कुल प्रचालन लागत		88.11

- (ग) कार्गो प्रहस्तन सुविधाओं पर वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर)

क्र.सं.	विवरण	रु0 करोड़ों में
1.	कुल वार्षिक प्रचालन लागत	88.11
2.	नियोजित पूंजी	604.23
3.	16%नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ (आरओसीई)	96.68
4.	वार्षिक राजस्व अपेक्षा	184.79

- (घ) प्रहस्तन प्रभार

विभिन्न कार्गो के लिए प्रहस्तन प्रभार प्रत्येक कार्गो के अधिग्रहण स्तरों के आधार पर निर्धारित एआरआर वितरित करते हुए निर्धारित किया गया है, जैसा निम्नलिखित तालिका में दिया गया है:-

पूंजी लागत विभाजन					
कार्गो	अधिग्रहण	पाइपलाइन और लदाई आर्म	अन्य पूंजी लागत	16% आरओसीई	प्रचालन लागत
कच्चा तेल	2%	44.44	4.865	7.89	1.36
पीओएल	59%	161.42	186.919	55.73	52.09
अन्य	39%	82.18	124.415	33.05	33.05

अन्य प्रहस्तन दर (रु0 प्रति मीट्रिक टन में)

प्रहस्तन प्रभार प्रति टन	विदेशी कार्गो	तटीय कार्गो
कच्चा तेल	49.89	29.94
पीओएल	54.10	32.46
अन्य	161.25	96.75

- (xi) भंडारण प्रभारों की गणना:

- (क) भंडारण प्रभारों पर पूंजी व्यय रु0 416.65 अनुमानित किया गया है, जैसाकि पहले स्पष्ट किया गया है।
- (ख) प्रचालन व्यय
- (i) बिजली लागत 73 हैक्टेयरों के लिए 2.4 लाख इकाईयां/वार्षिक/हैक्टेयर के उपभोग प्रतिमान पर विचार करते हुए अनुमानित की गई है। अंगीकृत बिजली की इकाई दर रु0 7 है। कुल बिजली लागत रु0 12.26 करोड़ है।
- (ii) सिविल लागत पर मरम्मतें और अनुरक्षण दिशानिर्देशों में निर्धारित किए गए प्रतिमानों के अनुसार सिविल परिसंपत्तियों पर 1 प्रतिशत और अभियांत्रिक तथा उपस्कर लागत पर 2 प्रतिशत अनुमानित किया गया है।

- (iii) बीमा और अन्य व्यय सकल अचल मूल्य पर 1 प्रतिशत प्रत्येक पर अनुमानित किए गए हैं।  
 (iv) मूल्यहास कम्पनी अधिनियम में निर्धारित प्रति दर पर परिकलित किया गया है।

तदनुसार, अनुमानित वार्षिक प्रचालन लागत निम्नवत् है:-

विवरण		रु० करोड़ों में
बिजली लागत	73 हैक्टेयर * 2.4 लाख इकाईयों प्रति हैक्टेयर * रु० 7 प्रति इकाई	12.26
अनुरक्षण लागत	सिविल लागत का 1%	3.68
	अभियांत्रिक कार्यों का 2%	0.58
बीमा	1%	4.17
मूल्यहास	सिविल	3.34%
	उपस्कर	10.34%
लाइसेंस शुल्क		14.01
अन्य व्यय		4.17
कुल		53.95

- (ग) भंडारण सुविधाओं पर वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर)।

क्र.सं.	विवरण	रु० करोड़ों में
1.	कुल वार्षिक प्रचालन लागत	53.95
2.	नियोजित पूंजी	416.65
3.	16%नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ (आरओसीई)	63.49
4.	वार्षिक राजस्व अपेक्षा	117.44

- (घ) भंडारण प्रभार

विवरण	दर रु० में
भंडारण प्रभार/टन/दिन	6.97
भंडारण प्रभार/टन/माह	209.03

- (xii) जेएनपीटी द्वारा प्रस्तावित दरें निम्नवत् हैं:-

- (i) बर्थ किराया प्रभार (रु०/जीआरटी/घंटा)

विदेशी रु० में	तटीय रु० में
0.31	0.19

- (ii) प्रहस्तन प्रभार (रु०/मीट्रिक टन)

कार्गो प्रकार	विदेशी कार्गो रु०/टन में	तटीय कार्गो रु०/टन में
कच्चा तेल	49.89	29.94
पीओएल	54.10	32.46
अन्य	161.25	96.75

- (iii) भंडारण प्रभार

	दर रु० में
भंडारण प्रभार (रु०/टन/दिन)	6.97
भंडारण प्रभार (रु०/टन/माह)	209.03

4. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, हमारे पत्र दिनांक 7 नवम्बर 2013 द्वारा जेएनपीटी प्रस्ताव दिनांक 10 अक्टूबर 2013 उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों तथा भावी आवेदकों (जेएनपीटी द्वारा उपलब्ध करवाई गई सूची के अनुसार) को 17 नवम्बर 2013 तक अपनी टिप्पणियां प्राप्त करने के लिए अग्रेषित किया गया था। उपयोक्ताओं को सूचित किया गया था कि प्रत्युत्तर देने के लिए कोई विस्तार नहीं दिया जाएगा और यदि उनसे टिप्पणियां प्राप्त नहीं होती हैं तो यह मान लिया जाएगा कि उन्हें कोई टिप्पणी नहीं करनी है। उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों और भावी आवेदकों से प्राप्त हुई टिप्पणियां जेएनपीटी को प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में अग्रेषित की गई थीं। जेएनपीटी ने अपने पत्रों दिनांक 18 नवम्बर 2013 और 26 दिसम्बर 2013 द्वारा जवाब दिया था।

5. प्रस्ताव की प्रारंभिक संवीक्षा के आधार पर, जेएनपीटी से हमारे पत्र दिनांक 28 नवम्बर 2013 द्वारा विभिन्न बिन्दुओं पर अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण भेजने का अनुरोध किया गया था। अनुस्मारक दिनांक 18 दिसम्बर 2013 के बाद, जेएनपीटी ने अपने ई-मेल दिनांक 18 दिसम्बर 2013 द्वारा जवाब दिया था। हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों और जेएनपीटी के जवाब का सार नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:

क्र.सं.	टीएएमपी द्वारा उठाए गए प्रश्न	जेएनपीटी का जवाब
<b>I.</b>	सामान्य:	
(i).	जेएनपीटी ने चरणबद्ध तरीके से 'कच्चा तेल', 'पीओएल' और 'अन्य' के प्रहस्तन के लिए अतिरिक्त लिक्विड बल्क टर्मिनल (एएलबीटी) के विकास की परिकल्पना की है। इस संबंध में, 2 बर्थ चरण – 1क (वर्ष 2018-19 से शुरू करके) में विकसित किए जाने की परिकल्पना की गई है, 2 बर्थ चरण-1ख (वर्ष 2027-28 से शुरू करके) में विकसित किए जाने की परिकल्पना की गई है और 2 बर्थ मास्टर प्लान (वर्ष 2034-35 से शुरू करके) में विकसित किए जाने की परिकल्पना की गई है। तथापि, जेएनपीटी के सम्पूर्ण प्रस्ताव परकेवल चरण – 1 (1क + 1ख), अर्थात् 4 बर्थों के निर्माण की लागत, 4 बर्थों आदि के लिए जल क्षेत्र का आबंटन के आधार पर कार्यवाही की गई है। इस संबंध में, जेएनपीटी पुष्टि करे कि इसका संदर्भित प्रस्ताव केवल चरण-1 के लिए ठेका दिए जाने के लिए अंगीकृत किए जाने वाला संदर्भ प्रशुल्क निर्धारित किए जाने की सीमा तक सीमित है और वर्ष 2034-35 से शुरू किए जाने के लिए प्रतिवेदित मास्टर प्लान के चरण के संदर्भ में नहीं है।	यह परामर्शदाता द्वारा किए गए यातायात अध्ययनों के अनुसार है।
(ii).	(क). जेएनपीटी ने 31.55 एमएमटीपीएल पर 4 बर्थों को शामिल करते हुए सुविधा की सर्वोत्तम क्षमता पर विचार किया है। परियोजना ब्योरो के पैरा 1.2.1 के अधीन जेएनपीटी द्वारा उपलब्ध करवाए गए मास्टर प्लान के फीचरों के अनुसार, चरण-1 (1क और 1ख) का यातायात चार बर्थों में प्रहस्तित किए जाने वाले 15.83 एमएमटीपीएल पर पहुंचने की संभावना है। ऐसी स्थिति में, यातायात पूर्वानुमान के दोगुने पर क्षमता सृजित किए जाने का कारण स्पष्ट करें।	31.55 एमएमटीपीएल की यह यातायात क्षमता अपफ्रंट प्रशुल्क का अनुमान लगाने के प्रयोजन के लिए टीएएमपी द्वारा उल्लिखित 70 प्रतिशत बर्थ अधिग्रहण और 365 दिन कार्य समय तथा प्रहस्तन दर पर विचार करते हुए टीएएमपी द्वारा जारी 2008 के दिशानिर्देशों के आधार गणना की गई है।  परन्तु 4 बर्थों के लिए 15.83 एमएमटीपीएल का यातायात साध्यता रिपोर्ट में सुविचारित किया गया है जो पत्तन योजना दिशानिर्देशों के आधार पर परियोजना विकास के चरणबद्ध तरीके का सुझाव देता है। साध्यता रिपोर्ट के अनुसार बर्थ अधिग्रहण 60 प्रतिशत रखा गया है और पत्तन पोत के प्रतीक्षा समय को कम करने के लिए 330 के पत्तन प्रचालन दिन (डाउन टाइम को लेखांकित करने के लिए दिन) रखा गया है।  कृपया संलग्न किए गए पत्रक में साध्यता रिपोर्ट के अनुसार बर्थ अधिग्रहण गणना का अवलोकन करें।
	(ख). लगभग 100 प्रतिशत अतिरिक्त क्षमता सृजित करने के लिए अवसंरचना सुविधाओं में निवेश, सिविल और उपस्कर दोनों, कम स्तर पर यातायात के निर्धारण के अलावा, चरण-1 में 15.83 एमएमटीपीएल पर निर्दिष्ट यातायात संभावना को देखते हुए निष्क्रिय निवेश हो सकता है। इसके अलावा, कच्चा तेल, पीओएल और अन्य के क्रमशः 10 प्रतिशत, 75 प्रतिशत और 15 प्रतिशत (जेएनपीटी द्वारा यथा प्रेषित) के आधार पर, और कच्चा तेल, पीओएल और अन्य क्रमशः 5000 टन/घंटा, 1000 टन/घंटा और 300 टन/घंटा के मामले में प्रहस्तन दर पर विचार करते हुए, जैसाकि लिक्विड कार्गो टर्मिनल के लिए अपफ्रंट दिशानिर्देशों में निर्धारित किया गया है, 70 प्रतिशत पर 24 घंटे और 365 दिनों के लिए एक बर्थ हेतु सर्वोत्तम क्षमता 7.94 मिलियन मीट्रिक टन प्रतिवर्ष परिगणित होती है। यह दर्शाता है कि 2 बर्थ कन्फीगरेशन चरण-1 के दौरान परिकल्पित 15.83 एमएमटीपीएल यातायात प्रहस्तित करने के लिए पर्याप्त हो सकता है। इसलिए, जेएनपीटी चार बर्थ कन्फीगरेशन की समीक्षा करे और पूंजी लागत तथा प्रचालन लागत को 2 बर्थ कन्फीगरेशन पर सीमित करें। यदि 4 बर्थ कन्फीगरेशन परियोजना की शुरुआत में भी पूरी तरह से आवश्यक है तो जेएनपीटी अतिरिक्त 2 बर्थों के लिए पूंजी तथा प्रचालन लागतों का पूरी तरह से औचित्य दे।	
(iii).	जेएनपीटी ने 31.55 एमएमटीपीएल पर 4 बर्थों वाली सुविधा की सर्वोत्तम क्षमता पर विचार किया है। तथापि, यातायात जो वर्ष 2034-35 (मास्टर प्लान शुरू होने वाला वर्ष) में अर्जित किए जाने के लिए अनुमानित किया गया है, केवल 26.62 एमएमटीपीएल है। ऐसे परिदृश्य में, 26.62 एमएमटीपीएल की अपेक्षा के स्थान पर 31.55 एमएमटीपीएल की क्षमता सृजित करने के प्रस्ताव का औचित्य बताएं।	यह क्षमता टीएएमपी द्वारा प्रकाशित दिशानिर्देशों पर आधारित है और अपफ्रंट प्रशुल्क गणना के प्रयोजन के लिए है।
(iv).	जेएनपीटी भूमि के कुल आबंटन के ब्योरे और सहायक सुविधाओं के लिए	लगभग 73 हैक्टेयर पत्तन क्षेत्र की कुल भूमि बैकअप क्षेत्र के विकास के लिए



	आबंटित किए जाने के लिए प्रस्तावित भूमि के ब्योरे भेजे।	परियोजना हेतु आबंटित की गई है और अनुमानित ब्रेक-अप निम्नवत् है:-										
(v).	यह भी पुष्टि करें कि क्या एलबीटी के लिए भूमि का प्रस्तावित आबंटन पत्तन की भूमि उपयोग योजना के अनुसार है।	1. भंडारण टैंक फार्म क्षेत्र (भविष्य सहित) – 38 हैक्टेयर ट्रक पार्किंग और पंक्ति क्षेत्र – 8 हैक्टेयर ट्रक लदाई क्षेत्र और प्रचालन क्षेत्र – 6.5 हैक्टेयर रेल साइडिंग और वैगन लदाई क्षेत्र – 15 हैक्टेयर अप्रोच बन्द, हरित पट्टी और विविध के लिए क्षेत्र – 5.5 हैक्टेयर										
(vi).	4 बर्थों के लिए 13 हैक्टेयर जल क्षेत्र और भंडारण यार्ड स्थापित करने के लिए 73 हैक्टेयर भूमि आबंटित किए जाने का प्रस्ताव करने हेतु आधार बताएं।	लगभग 13.2 हैक्टेयर का जल क्षेत्र भी अप्रोच ट्रेसल और बर्थ ढांचों के विकास के लिए उपलब्ध करवाया गया है जोकि निम्नवत् है:-  4 बर्थ ढांचे के लिए क्षेत्र – 700मी. x50मी. = 3.5 हैक्टेयर अप्रोच ट्रेसल – 6950मी.x14मी.= 9.7 हैक्टेयर इस प्रकार कुल वाटर फ्रंट क्षेत्र 13.2 हैक्टेयर है।  यह पुष्टि की गई है कि एलबीटी के लिए प्रस्तावित भूमि का आबंटन पत्तन की भूमि उपयोग योजना के अनुसार है।										
ख.	सर्वोत्तम क्षमता:											
(i).	जैसाकि पहले बताया गया है, जेएनपीटी ने वर्ष 2028-29 के दौरान प्रचलित होने वाली कार्गो हिस्सेदारी के आधार पर कच्चा तेल, पीओएल और अन्य की कार्गो हिस्सेदारी क्रमशः 10 प्रतिशत, 75 प्रतिशत और 15 प्रतिशत पर विचार किया देखा गया है। जेएनपीटी विश्लेषण के साथ कार्गो हिस्सेदारी का वैधीकरण करे।	यह कार्गो हिस्सेदारी उस अवधि के लिए साध्यता रिपोर्ट के साथ यातायात पूर्वानुमान के आधार पर अंगीकृत की गई है। यातायात पूर्वानुमान दर्शाने वाली एक तालिका संदर्भ के लिए संलग्न की गई है।										
(ii).	जेएनपीटी जांच करे कि क्या वास्तविक कार्गो हिस्सेदारी जो जेएनपीटी में मौजूदा लिक्विड जेट्टी पर पिछले तीन वर्षों अर्थात् 2010-11 से 2012-13 में प्रचलित होगी, दूर भविष्य में प्रचलित हो सकता है उस कार्गो हिस्सेदारी पर विचार करने के स्थान पर अधिक प्रासंगिक हो सकता है।											
(iii).	जेएनपीटी तत्संबंधी कार्गो के लिए पत्तन द्वारा सुविचारित प्रहस्तन दरों का औचित्य बताने के लिए भंडारण टैंक फार्म से/को विभिन्न लिक्विड कार्गो के परिवहन के लिए संस्थापित किए जाने के लिए प्रस्तावित पाइपलाइनों की क्षमता के ब्योरे भेजें। जेएनपीटी से यह भी अनुरोध है कि पाइपलाइन आकारों और तत्संबंधी कार्गो की प्रहस्तन दरों के बीच लिंक स्थापित किया जाए।	साध्यता रिपोर्ट के अनुसार पाइपलाइन आकार निम्नलिखित तालिका में प्रस्तुत किए गए हैं:- <table><tr><td>लिक्विड कार्गो</td><td>लाइन आकार (इंचों में)</td></tr><tr><td>कच्चा तेल</td><td>32"Ø</td></tr><tr><td>पीओएल</td><td>24"Ø</td></tr><tr><td>खाद्य तेल उतराई</td><td>20"Ø</td></tr><tr><td>रसायन</td><td>16"Ø</td></tr></table> तथापि, टीएएमपी दिशानिर्देशों द्वारा यथा निर्धारित प्रहस्तन दर क्षमता गणना के लिए सुविचारित की गई है।	लिक्विड कार्गो	लाइन आकार (इंचों में)	कच्चा तेल	32"Ø	पीओएल	24"Ø	खाद्य तेल उतराई	20"Ø	रसायन	16"Ø
लिक्विड कार्गो	लाइन आकार (इंचों में)											
कच्चा तेल	32"Ø											
पीओएल	24"Ø											
खाद्य तेल उतराई	20"Ø											
रसायन	16"Ø											
(iv).	पाइपलाइन के संदर्भ में, पत्तन स्पष्ट करे कि प्रस्ताव में इसके द्वारा सुविचारित परिमाण सर्वोत्तम है और कि कोई सुधार नहीं है, जिसका प्रहस्तन दर पर प्रभाव पड़ सकता है, तकनीकी कारणों की वजह से संभव होगा। पत्तन से यह भी स्पष्ट करने का अनुरोध किया गया है कि क्या रियायत करार पाइपलाइनों के परिमाणों को स्पष्ट रूप से विनिर्दिष्ट करेगा, जो ठेका दिए जाने के बाद बीओटी प्रचालक द्वारा परिवर्तित नहीं किया जा सकता।	जेएनपीटी प्रमाणित करता है कि सुविचारित परिमाण कार्गो पूर्वानुमान और प्रणाली की कुशलता के आधार पर सर्वोत्तम हैं। तकनीकी कारणों के आधार पर और सुधारों की आवश्यकता नहीं होगी।  तथापि, रियायत करार बीओटी प्रचालक के लिए पाइपलाइनों के परिमाण विनिर्दिष्ट नहीं करेगा।										
(v).	हालांकि भंडारण यार्ड क्षमता का परिकलन दिशानिर्देशों के अनुसार अपेक्षित नहीं है, परन्तु भंडारण क्षेत्र की क्षमता का इस मामले में पत्तन द्वारा सुविचारित सर्वोत्तम क्षमता पर प्रभाव पड़ेगा। इसलिए, जेएनपीटी से अनुरोध है कि भंडारण टैंक फार्म की सर्वोत्तम क्षमता परिगणित करे और विस्तृत गणनाओं के साथ प्रेषित करे।	टैंक फार्मों की सर्वोत्तम क्षमता अतिरिक्त टर्मिनल के लिए साध्यता रिपोर्ट के अनुसार प्रस्तावित की गई है, जोकि निम्नवत् है:- कच्चे तेल के लिए कोई भंडारण नहीं पीओएल के लिए 16 दिन भंडारण अन्य कार्गो के लिए 20 दिन भंडारण  उपर्युक्त के साथ, अनुमानित भंडारण क्षमता निम्नवत् है:-										

		<table><tr><td>क्र.सं.</td><td>लिविवड कार्गो</td><td>अनुमानित यातायात</td><td>अपेक्षित सर्वोत्तम भंडारण क्षमता</td><td>उपलब्ध करवाई गई भंडारण क्षमता</td></tr><tr><td>1</td><td>कच्चा तेल</td><td>1.55</td><td>-</td><td>-</td></tr><tr><td>2</td><td>पीओएल</td><td>11.90</td><td>521643</td><td>523400</td></tr><tr><td>3</td><td>अन्य</td><td>2.38</td><td>130410</td><td>136290</td></tr><tr><td colspan="2">जोड़</td><td>15.83</td><td>652053</td><td>659690</td></tr></table>	क्र.सं.	लिविवड कार्गो	अनुमानित यातायात	अपेक्षित सर्वोत्तम भंडारण क्षमता	उपलब्ध करवाई गई भंडारण क्षमता	1	कच्चा तेल	1.55	-	-	2	पीओएल	11.90	521643	523400	3	अन्य	2.38	130410	136290	जोड़		15.83	652053	659690					
क्र.सं.	लिविवड कार्गो	अनुमानित यातायात	अपेक्षित सर्वोत्तम भंडारण क्षमता	उपलब्ध करवाई गई भंडारण क्षमता																												
1	कच्चा तेल	1.55	-	-																												
2	पीओएल	11.90	521643	523400																												
3	अन्य	2.38	130410	136290																												
जोड़		15.83	652053	659690																												
(vi).	कच्चा तेल की सम्पूर्ण क्षमता तटी, पीओएल क्षमता का 60 प्रतिशत विदेशी और शेष 40 प्रतिशत का तटीय और अन्य कार्गो क्षमता का 71.61 प्रतिशत विदेशी और अन्य लिविवड क्षमता का 28.39 प्रतिशत तटीय होने पर विचार किए जाने के लिए कारण स्पष्ट करें।	2018-29 अवधि के दौरान यातायात अध्ययन के अनुसार, पत्तन को जेएनपीटी से दक्षिण भारत में रिफाइनरियों तक केवल कच्चा तेल प्रहस्तन होने की उम्मीद है इसलिए केवल तटीय आवागमन। भारत का पीओएल का निवल निर्यातक होना दर्शाते हुए भविष्य रुझान पर विचार करते हुए पीओएल पोत मिश्रण 60 प्रतिशत विदेशी और 40 प्रतिशत तटीय परिकल्पित किया गया है।  अन्य कार्गो के लिए ब्रेकअप निम्नवत् हैं:- <table><tr><td colspan="2">अन्य</td><td colspan="2" rowspan="2">विदेशी</td><td colspan="2" rowspan="2">तटीय</td></tr><tr><td>कार्गो</td><td>कुल यातायात का %</td></tr><tr><td>खाद्य</td><td>4.20%</td><td>100%</td><td rowspan="3">71.61%</td><td>0%</td><td rowspan="3">28.39%</td></tr><tr><td>मेलासिस</td><td>0.17%</td><td>100%</td><td>0%</td></tr><tr><td>केमिकल</td><td>10.66%</td><td>60%</td><td>40%</td></tr><tr><td>कुल</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr></table>			अन्य		विदेशी		तटीय		कार्गो	कुल यातायात का %	खाद्य	4.20%	100%	71.61%	0%	28.39%	मेलासिस	0.17%	100%	0%	केमिकल	10.66%	60%	40%	कुल					
अन्य		विदेशी		तटीय																												
कार्गो	कुल यातायात का %																															
खाद्य	4.20%	100%	71.61%	0%	28.39%																											
मेलासिस	0.17%	100%		0%																												
केमिकल	10.66%	60%		40%																												
कुल																																
ग.	पूंजी लागत:																															
(i).	जेएनपीटी प्रत्येक गतिविधि अर्थात् प्रहस्तन गतिविधि, बर्थिंग गतिविधि और भंडारण गतिविधि के अधीन सिविल पूंजी लागतों का अनुमान लगाने के लिए इसके द्वारा सुविचारित आधार को प्रमाणित करने वाले दस्तावेज और सिविल कार्य की प्रत्येक मद की मात्रा के लिए आधार भेजे।	जेएनपीटी ने 2013 में तैयार की गई साध्यता रिपोर्ट के साथ यथा प्रस्तुत कार्य की प्रत्येक मद हेतु दर पर विचार किया है।																														
(ii).	हालांकि जेएनपीटी ने मरीन लदाई आर्गो और टैंकों के निर्माण पूंजी लागत का समर्थन करने के लिए दस्तावेज भेजे हैं, गणनाओं के अभाव में, हम दस्तावेजी साक्ष्य को उक्त उपस्कर की लागत के साथ मिलान करने की स्थिति में नहीं हैं। इसलिए, जेएनपीटी से अनुरोध है कि पत्तन द्वारा प्रेषित दस्तावेजों में उद्धरित दर के आधार पर इसके प्रस्ताव में सुविचारित पूंजी लागत पर पहुंचने के लिए विस्तृत गणना भेजे।	जेएनपीटी को दो भिन्न मूल्यों के साथ कोटेशन प्राप्त हुई हैं। इसलिए, जेएनपीटी ने 2013 में तैयार की गई साध्यता रिपोर्ट के अनुसार इसका प्रयोग किया है।																														
(iii).	जेएनपीटी से यह भी अनुरोध है कि प्रत्येक अन्य उपस्कर की लागत पर पहुंचने के लिए गणनाएं भेजे, जैसाकि इसके पस्ताव में इसके द्वारा विचार किया गया है। प्रत्येक उक्त उपस्कर की लागत के समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य भी भेजें।	जेएनपीटी ने 2013 में तैयार की गई साध्यता रिपोर्ट के साथ यथा प्रस्तुत कार्य की प्रत्येक मद के लिए दर पर विचार किया है।																														
(iv).	केपिटल निकर्षण के संबंध में, जेएनपीटी निकर्षित किए जाने के लिए प्रस्तावित सिल्ट की मात्रा और निकर्षण की इकाई दर भेजे। निकर्षण की इकाई दर को दस्तावेजी प्रमाण से प्रमाणित करें।	बर्थ पाकेट पर अनुमानित निकर्षण आवश्यकता 0.2 मिलियन घन मी. है।																														
(v).	जेएनपीटी पुष्टि करे कि प्रत्येक गतिविधि अर्थात् प्रहस्तन गतिविधि, बर्थिंग गतिविधि तथा भंडारण गतिविधि प्रचलित/मौजूदा बाजार दरें दर्शाना के अधीन सुविचारित प्रत्येक उपस्कर की लागत एवं सिविल पूंजी लागतों का अनुमान लगाने के लिए इसके द्वारा सुविचारित आधार दर है।	जेएनपीटी ने पुष्टि की है कि प्रस्तुत किया गया लागत अनुमान 2013 की साध्यता रिपोर्ट दरों के अनुसार है।																														
(vi).	जेटी के लिए अग्निशमन प्रणाली हेतु किसी पूंजी लागत का अनुमान नहीं लगाने का कारण स्पष्ट करें।	इसे शामिल किया गया है।																														
घ.	प्रचालन लागत:																															
(i).	कार्गो प्रहस्तन गतिविधि:																															
	(क).	सिविल परिसंपत्तियों पर मरम्मत और अनुरक्षण लागत की गणना करते समय, ऐसा दिखाई देता है कि जेएनपीटी ने 'उपस्कर लागत से संबंधित विविध लागत घटक' को भी सिविल परिसंपत्तियों के रूप में शामिल किया है और सिविल																														
		जेएनपीटी ने नोट कर लिया है। जेएनपीटी ने कहा है कि वह समीक्षा करेगा और सही करेगा।																														

	परिसंपत्तियों पर अनुरक्षण लागत रु0 2.83 करोड़ अर्थात् रु0 282.66 करोड़ पर सिविल लागतों का 1 प्रतिशत की बजाय रु0 2.98 करोड़ पर सिविल परिसंपत्तियों पर अनुरक्षण लागत का अनुमान लगाया है। जेएनपीटी त्रुटि शोधन करे।	
(ख).	उपस्कर पर मरम्मत और अनुरक्षण लागत की गणना करते समय, जेएनपीटी ने 'विविध लागत घटक' को अलग रखा है और रु0 6.43 करोड़ अर्थात् उपस्कर लागत रु0 321.58 करोड़ का 2 प्रतिशत की बजाय रु0 6.13 करोड़ पर उपस्कर पर अनुरक्षण लागत का अनुमान लगाया है। जेएनपीटी त्रुटि शोधन करे।	जेएनपीटी ने नोट कर लिया है। जेएनपीटी ने कहा है कि वह समीक्षा करेगा और सही करेगा।
(ग).	जेएनपीटी ने सिविल परिसंपत्तियों पर मूल्यहास की गणना करते समय सिविल परिसंपत्तियों के भाग 'विविध लागत घटक' को अलग किया है। इसपर विचार किया जाएगा।	जेएनपीटी ने नोट कर लिया है। जेएनपीटी ने कहा है कि वह समीक्षा करेगा और सही करेगा।
(घ).	जेएनपीटी उपस्कर तथा पाइपलाइनों के मामले में इसके द्वारा सुविचारित मूल्यहास की कम्पनी अधिनियम, 2013 में निर्धारित मूल्यहास प्रावधानों के अनुसार पुनःगणना करे।	जेएनपीटी ने नोट कर लिया है। जेएनपीटी ने कहा है कि वह समीक्षा करेगा और सही करेगा।
(ङ).	यह स्पष्ट नहीं है कि कैसे जेएनपीटी ने रु0 2.50 करोड़ का लाइसेंस शुल्क निर्धारित किया है। जेएनपीटी अंगीकृत लाइसेंस शुल्क की दर और क्षेत्र विनिर्दिष्ट करते हुए इस संबंध में विस्तृत गणना भेजे। ऐसा करते समय, यह ध्यान में रखा जाए कि जेएनपीटी के दरमान में यथा उपलब्ध लाइसेंस शुल्क (अध्याय 7 की अनुसूची 7.1) में अनुसूची 7.1 के नीचे उल्लिखित टिप्पणी सं. (3) और (4) के संदर्भ में वृद्धि की जाए। इसके अलावा, यह नोट किया जाए कि 2010 के भूमि नीति दिशानिर्देशों में विनिर्दिष्ट किया गया है कि जल क्षेत्र के लिए लाइसेंस शुल्क एब्यूटिंग भूमि के लाइसेंस शुल्क का 50 प्रतिशत होगा। इसलिए, यदि जेएनपीटी वॉटर फ्रंट क्षेत्र के संदर्भ में लाइसेंस शुल्क का अनुमान लगाता है तो परिवर्धित लाइसेंस शुल्क के केवल 50 प्रतिशत पर विचार किया जाएगा।	रु0 2.5 करोड़ निम्नवत् निर्धारित किया गया है:-  पत्तन क्षेत्र के भीतर विकसित क्षेत्र के लिए सरकार से इतर पट्टाधारकों के तदनुरूपी रु0 16/- प्रति वर्ग मीटर/माह के जेएनपीटी दरमान के अनुसार, इस प्रकार 13 हैक्टेयर जल क्षेत्र के लिए, 130000X16X12 माह =2.5 करोड़। जल क्षेत्र के लिए इसे 50 प्रतिशत के लिए संशोधित किया जाएगा।
(च).	जेएनपीटी द्वारा सुविचारित प्रचालन लागत के जोड़ में गलती दिखाई देती है। प्रचालन लागतों के प्रत्येक घटक के आंकड़ों के आधार पर, जैसाकि जेएनपीटी द्वारा प्रेषित किया गया है, प्रचालन लागत रु0 68.11 करोड़ परिगणित होती है रु0 88.11 करोड़ नहीं। जेएनपीटी अन्तर का मिलान करे।	जेएनपीटी ने कहा है कि वह समीक्षा करेगा और सही करेगा, यदि आवश्यकता होगी।
(ii).	भंडारण गतिविधि:	
(क).	सिविल परिसंपत्तियों पर मरम्मत और अनुरक्षण लागत की गणना करते समय, जेएनपीटी ने सिविल परिसंपत्तियों के भाग 'विविध लागत घटक' को अलग रखा दिखाई देता है। इसपर विचार किया जाए।	जेएनपीटी ने कहा है कि वह समीक्षा करेगा और सही करेगा, यदि आवश्यकता होगी।
(ख).	इसी तरह, उपस्कर पर मरम्मत और अनुरक्षण लागत की गणना करते समय, दिखाई देता है कि जेएनपीटी ने उपस्कर के हिस्से 'विविध लागत घटक' को अलग रखा है। इसपर विचार किया जाए।	जेएनपीटी ने कहा है कि वह समीक्षा करेगा और सही करेगा, यदि आवश्यकता होगी।
(ग).	जेएनपीटी ने सिविल परिसंपत्तियों पर मूल्यहास की गणना करते समय सिविल परिसंपत्तियों के भाग 'विविध लागत घटक' को अलग रखा दिखाई देता है। इसपर विचार किया जाए।	जेएनपीटी ने कहा है कि वह समीक्षा करेगा और सही करेगा, यदि आवश्यकता होगी।
(घ).	इसी तरह, उपस्कर पर लागत पर मूल्यहास की गणना करते समय, उपस्कर के भाग 'विविध लागत घटक' को जेएनपीटी द्वारा अलग रखा दिखाई देता है। इसपर विचार किया जाए।	जेएनपीटी ने कहा है कि वह समीक्षा करेगा और सही करेगा, यदि आवश्यकता होगी।

	(ड). जेएनपीटी उपस्कर तथा टैंक फार्मों के मामले में इसके द्वारा सुविचारित मूल्यहास की कम्पनी अधिनियम, 2013 में निर्धारित मूल्यहास प्रावधानों के अनुसार पुनःगणना करे।	जेएनपीटी ने कहा है कि वह समीक्षा करेगा और सही करेगा, यदि आवश्यकता होगी।																									
	(च). यह स्पष्ट नहीं है कि कैसे जेएनपीटी ने रु0 14.01 करोड़ की लाइसेंस शुल्क निर्धारित की है। जेएनपीटी क्षेत्र और अंगीकृत लाइसेंस शुल्क की दर विनिर्दिष्ट करते हुए इस संबंध में विस्तृत गणना भेजे। ऐसा करते समय, यह ध्यान में रखा जाए कि जेएनपीटी के दरमान (अध्याय 7 की अनुसूची 7.1) में यथा उपलब्ध लाइसेंस शुल्क अनुसूची 7.1 के नीचे उल्लिखित टिप्पणी सं. (3) और (4) के संदर्भ में वृद्धि करे।	जेएनपीटी ने निम्नवत् गणना की है:  पट्टा किराया दर = रु0 16/-/वर्ग मी./माह क्षेत्र=730000X16X12= 14.01 करोड़																									
ड.	राजस्व अपेक्षा और प्रस्तावित प्रशुल्क:																										
(i).	जेएनपीटी ने प्रत्येक प्रकार का कार्गो प्रहस्तित करने के लिए तैनात की जाने वाली पाइपलाइन और लदाई आर्म के अनुपात पर विचार करते हुए और बर्थ अधिग्रहण के आधार पर प्रति टन प्रहस्तन दर निर्धारित की है। इस संबंध में, यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि कांडला पत्तन न्यास (केपीटी) में लिक्विड जेट्टी के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करते समय, प्रत्येक कार्गो के लिए प्रति टन प्रहस्तन दर केपीटी द्वारा प्रत्येक कार्गो की प्रहस्तन दर और प्रत्येक प्रकार के कार्गो के मामले में विदेशी और तटीय कार्गो के अनुपात के आधार पर निर्धारित की गई थी। जेएनपीटी इस संबंध में जेएनपीटी द्वारा अंगीकृत दृष्टिकोण के सापेक्ष प्रति टन प्रहस्तन दर पर पहुंचने के लिए केपीटी द्वारा अंगीकृत दृष्टिकोण की जांच करे और जेएनपीटी द्वारा अंगीकृत दृष्टिकोण का विश्लेषण के साथ औचित्य बताएं।	जेएनपीटी ने उपस्कर लागत और बर्थ अधिग्रहण (जिसमें प्रत्येक कार्गो की प्रहस्तन दर भी शामिल है) के अनुपात पर विचार करते हुए प्रति टन प्रहस्तन दर पर विचार किया है क्योंकि उससे अपेक्षित राजस्व प्रति घंटा दरों के आधार पर वसूल किया जाता है। इस प्रकार इसपर विचार किया गया है।																									
(ii).	कार्गो प्रहस्तन गतिविधि से राजस्व में से, जेएनपीटी ने केवल प्रहस्तन प्रभारों की वसूली से राशि वसूल किए जाने का प्रस्तव किया है, जबकि दिशानिर्देश विविध प्रभारों के लिए 5 प्रतिशत राजस्व अपेक्षा का प्रभाजन निर्धारित करते हैं। इस स्थिति के मद्देनजर, जेएनपीटी अपने प्रस्ताव की समीक्षा करे ताकि विविध प्रभारों के लिए 5 प्रतिशत राजस्व आबंटित किया जा सके और इसके द्वारा प्रति टन विविध लेवी निर्धारित करता है। इस संबंध में गणनाएं भेजे। विविध प्रभारों की वसूली के लिए कवर की जाने वाली गतिविधियां भी सूचीबद्ध करें।	जेएनपीटी ने कहा है कि विविध प्रहस्तन के लिए दर भी जोड़ी जाएगी।																									
(iii).	जेएनपीटी ने 659690 मी.ट. पर टैंक की क्षमता पर विचार करते हुए प्रति टन भंडारण प्रभार निर्धारित किए हैं। जेएनपीटी उक्त क्षमता के विचार के लिए आधार गणनाओं के साथ भेजे।	टैंक फार्मों की सर्वोत्तम क्षमता अतिरिक्त टर्मिनल के लिए साध्यता रिपोर्ट के अनुसार प्रस्तावित की गई है जोकि निम्नवत् है:- टैंक-फार्मों की सर्वोत्तम क्षमता निम्नवत् निर्धारित की गई है: कच्चे तेल के लिए भंडारण नहीं पीओएल के लिए 16 दिन भंडारण अन्य कार्गो के लिए 20 दिन भंडारण उपर्युक्त के साथ, अनुमानित भंडारण क्षमता निम्नवत् है:- <table><tr><th>क्र.सं.</th><th>लिक्विड कार्गो</th><th>अनुमानित यातायात</th><th>अपेक्षित सर्वोत्तम भंडारण क्षमता</th><th>उपलब्ध करवाई गई भंडारण क्षमता</th></tr><tr><td>1</td><td>कच्चा तेल</td><td>1.55</td><td>-</td><td>-</td></tr><tr><td>2</td><td>पीओएल</td><td>11.90</td><td>521643</td><td>523400</td></tr><tr><td>3</td><td>अन्य</td><td>2.38</td><td>130410</td><td>136290</td></tr><tr><td colspan="2">कुल</td><td></td><td>652053</td><td>659690</td></tr></table>	क्र.सं.	लिक्विड कार्गो	अनुमानित यातायात	अपेक्षित सर्वोत्तम भंडारण क्षमता	उपलब्ध करवाई गई भंडारण क्षमता	1	कच्चा तेल	1.55	-	-	2	पीओएल	11.90	521643	523400	3	अन्य	2.38	130410	136290	कुल			652053	659690
क्र.सं.	लिक्विड कार्गो	अनुमानित यातायात	अपेक्षित सर्वोत्तम भंडारण क्षमता	उपलब्ध करवाई गई भंडारण क्षमता																							
1	कच्चा तेल	1.55	-	-																							
2	पीओएल	11.90	521643	523400																							
3	अन्य	2.38	130410	136290																							
कुल			652053	659690																							
(iv).	जेएनपीटी ने 70 प्रतिशत (256 दिन) उपयोगिता पर 365 दिनों के लिए 659690 मी.ट. पर टैंक फार्म की क्षमता के आधार पर भंडारण प्रभार का अनुमान लगाया है। इस संबंध में, यह पुष्टि करें कि लिक्विड कार्गो एक वर्ष में सभी 256 दिनों के लिए भंडारित किया जाएगा, ताकि बीओटी प्रचालक कार्गो के भंडारण से राजस्व अपेक्षा अर्जित करेगा।	हां यह पुष्टि की गई है कि कार्गो एक वर्ष में 256 दिन भंडारित किया जाएगा ताकि बीओटी प्रचालक कार्गो के भंडारण से राजस्व अपेक्षा अर्जित करेगा।																									
(v).	जेएनपीटी यह स्थापित करने के लिए विश्लेषण भेजे कि भंडारण टैंक फार्म की उक्त क्षमता एलबीटी की क्षमता के साथ टेन्डम में है।	टैंक फार्म की सर्वोत्तम क्षमता अतिरिक्त टर्मिनल के लिए साध्यता रिपोर्ट के अनुसार प्रस्तावित की गई है, जैसाकि नीचे दिया गया है:- <table><tr><th>क्र.सं.</th><th>लिक्विड कार्गो</th><th>अनुमानित यातायात</th><th>साध्यता रिपोर्ट के अनुसार उपलब्ध करवाई गई भंडारण क्षमता</th></tr><tr><td>1</td><td>कच्चा तेल</td><td>1.55</td><td>-</td></tr></table>	क्र.सं.	लिक्विड कार्गो	अनुमानित यातायात	साध्यता रिपोर्ट के अनुसार उपलब्ध करवाई गई भंडारण क्षमता	1	कच्चा तेल	1.55	-																	
क्र.सं.	लिक्विड कार्गो	अनुमानित यातायात	साध्यता रिपोर्ट के अनुसार उपलब्ध करवाई गई भंडारण क्षमता																								
1	कच्चा तेल	1.55	-																								

		<table><tr><td>2</td><td>पीओएल</td><td>11.90</td><td>523400</td></tr><tr><td>3</td><td>अन्य</td><td>2.38</td><td>136290</td></tr><tr><td colspan="3">कुल</td><td>659690</td></tr></table>	2	पीओएल	11.90	523400	3	अन्य	2.38	136290	कुल			659690																																							
2	पीओएल	11.90	523400																																																		
3	अन्य	2.38	136290																																																		
कुल			659690																																																		
(vi).	बर्थ किराये की गणना में, जेएनपीटी कच्चा तेल, पीओएल और अन्य लिक्विड क्रमशः 72000 जीआरटी, 48000 जीआरटी और 36000 जीआरटी देने वाले पोतों के औसत आकार पर विचार करते हुए आधार भेजे।	पत्तन के पोत लॉग के अनुसार औसत पोत आकार के लिए ब्योरे संशोधित किए गए हैं और वे निम्नलिखित हैं:-																																																			
(vii).	जेएनपीटी से यह भी अनुरोध है कि प्रत्येक उक्त कार्गो के लिए पिछले तीन वर्षों के दौरान उपर्युक्त लिक्विड कार्गो देने वाले पोतों का औसत जीआरटी भेजे।	<table><tr><td></td><td>औसत डीडब्ल्यूटी</td><td>औसत जीआरटी (टन) (0.6 का जीआरटी/ डीडब्ल्यूटी कारक का अनुमान लगाते हुए)</td></tr><tr><td>कार्गो</td><td></td><td></td></tr><tr><td>कच्चा तेल</td><td>80,000</td><td>48000</td></tr><tr><td>पीओएल</td><td>40,000</td><td>24000</td></tr><tr><td>अन्य</td><td>25,000</td><td>15000</td></tr></table> <p>पिछले 3 वर्षों के पोत आकार निम्नलिखित हैं:-</p> <table><tr><td></td><td>कार्गो</td><td>औसत डीडब्ल्यूटी</td><td>औसत जीआरटी (टन) (0.6 का जीआरटी/ डीडब्ल्यूटी कारक का अनुमान लगाते हुए)</td></tr><tr><td rowspan="3">2011-12</td><td>कच्चा तेल</td><td>72990</td><td>43794</td></tr><tr><td>पीओएल</td><td>33504</td><td>20102</td></tr><tr><td>अन्य</td><td>21349</td><td>12809</td></tr><tr><td rowspan="3">2010-11</td><td>कच्चा तेल</td><td>77571</td><td>46542</td></tr><tr><td>पीओएल</td><td>34460</td><td>20676</td></tr><tr><td>अन्य</td><td>20576</td><td>12346</td></tr><tr><td rowspan="3">2009-10</td><td>कच्चा तेल</td><td>61725</td><td>37035</td></tr><tr><td>पीओएल</td><td>33710</td><td>20226</td></tr><tr><td>अन्य</td><td>19012</td><td>11407</td></tr></table>				औसत डीडब्ल्यूटी	औसत जीआरटी (टन) (0.6 का जीआरटी/ डीडब्ल्यूटी कारक का अनुमान लगाते हुए)	कार्गो			कच्चा तेल	80,000	48000	पीओएल	40,000	24000	अन्य	25,000	15000		कार्गो	औसत डीडब्ल्यूटी	औसत जीआरटी (टन) (0.6 का जीआरटी/ डीडब्ल्यूटी कारक का अनुमान लगाते हुए)	2011-12	कच्चा तेल	72990	43794	पीओएल	33504	20102	अन्य	21349	12809	2010-11	कच्चा तेल	77571	46542	पीओएल	34460	20676	अन्य	20576	12346	2009-10	कच्चा तेल	61725	37035	पीओएल	33710	20226	अन्य	19012	11407
	औसत डीडब्ल्यूटी	औसत जीआरटी (टन) (0.6 का जीआरटी/ डीडब्ल्यूटी कारक का अनुमान लगाते हुए)																																																			
कार्गो																																																					
कच्चा तेल	80,000	48000																																																			
पीओएल	40,000	24000																																																			
अन्य	25,000	15000																																																			
	कार्गो	औसत डीडब्ल्यूटी	औसत जीआरटी (टन) (0.6 का जीआरटी/ डीडब्ल्यूटी कारक का अनुमान लगाते हुए)																																																		
2011-12	कच्चा तेल	72990	43794																																																		
	पीओएल	33504	20102																																																		
	अन्य	21349	12809																																																		
2010-11	कच्चा तेल	77571	46542																																																		
	पीओएल	34460	20676																																																		
	अन्य	20576	12346																																																		
2009-10	कच्चा तेल	61725	37035																																																		
	पीओएल	33710	20226																																																		
	अन्य	19012	11407																																																		
च.	दरमान:																																																				
(i).	सरकार के नीति निदेश के अनुसार, रियायती प्रशुल्क तटीय कार्गो (ताप कोयला से इतर, कच्चा तेल सहित पीओएल, लौह अयस्क और लौह अयस्क गुडिटकाए) के लिए निर्धारित किया जाना चाहिए जो सामान्य कार्गो/पोत संबंधित कार्गो के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं हो। ऐसे परिदृश्य में, प्रस्तावित संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची में कच्चे तेल और पीओएल के प्रहस्तन के लिए रियायती तटीय दर के निर्धारण का औचित्य दिया जाए।	जेएनपीटी ने इसमें संशोधन किया है।																																																			
(ii).	चूंकि जेएनपीटी ने बंकरिंग ईंधन का प्रहस्तन परिकल्पित नहीं किया है, इसलिए खंड 3.1 के अधीन प्रस्तावित टिप्पणी सं. (iii) हटाई जाए।	जेएनपीटी ने हटा दिया है।																																																			
(iii).	जैसाकि पहले बताया गया है, विविध प्रभारों की लेवी द्वारा कवर की जाने वाली गतिविधियों के सूचीकरण के साथ संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची में प्रति टन विविध लेवी निर्धारित की जाए।	जेएनपीटी ने विविध प्रहस्तन के लिए दर जोड़ दी है।																																																			
(iv).	जेएनपीटी ने यह करने के लिए मुद्रास्फीति से प्रशुल्क सीमाओं के सूचकांकन के संबंध में प्रशुल्क अनुसूची में एक सामान्य टिप्पणी निर्धारित की है कि प्रशुल्क सीमाएं 1 जनवरी 2012 और प्रासंगिक वर्ष के 1 जनवरी के बची आने वाले डब्ल्यूपीआई में भिन्नता के 60 प्रतिशत की सीमा तक सूचकांकित की जाएंगी। जब पूंजी लागत और प्रचालन लागत अनुमानों को वर्ष 2013 के संदर्भ में अद्यतन किए जाने की आवश्यकता है, सूचकांकन के प्रयोजन के लिए वर्ष 2012 पर विचार करने का कारण स्पष्ट नहीं है।	जेएनपीटी ने इसे संशोधित कर 1-1-2013 कर दिया है।																																																			
(v).	लिक्विड कार्गो के भंडारण के लिए कोई निःशुल्क दिवस प्रस्तावित नहीं किए जाने के कारण स्पष्ट करें।	जेएनपीटी में मौजूदा लिक्विड टर्मिनल में निःशुल्क अवधि नहीं दी गई है।																																																			
(vi).	खंड 1.1 के अधीन टिप्पणी (iv) निर्धारित किए जाने की प्रासंगिकता स्पष्ट करें, दिया गया है कि बीओटी प्रचालक को मौजूदा मामले में बर्थ किराया प्रभार संग्रहीत करने के लिए अधिकृत किया गया है और कि खंड 2 के अधीन टिप्पणी (iii) में यथा निर्धारित प्रचालक पर आरोप्य कारणों से पोत निष्क्रिय रहता है तो उसे रियायत प्रदान करने की आवश्यकता होगी।	हटाया जाए।																																																			
छ.	कार्यनिष्पादन मानक:																																																				

(i).	कार्यनिष्पादन मानकों की अनुसूची में, प्रारंभिक अनुच्छेद में 'शुष्क तथा ब्रेक बल्क कार्गो' शब्दावली का संदर्भ स्पष्ट नहीं है। जेएनपीटी स्थिति स्पष्ट करे।	जेएनपीटी ने इसमें संशोधन किया है।
(ii).	कार्यनिष्पादन मानक अनुसूची में संकेतक प्रतिमान पीओएल उत्पादों को सफेद और काले में अलग-अलग हैं। तथापि, क्षमता गणना में ऐसा कोई अन्तर नहीं किया गया है। जेएनपीटी स्थिति स्पष्ट करे।	जेएनपीटी ने कहा है कि सफेद और काले का ब्रेकअप देना मुश्किल होगा।
(iii).	काले पीओएल उत्पादों के मामले में, 700 टन प्रति घंटा का संकेतक प्रतिमान निर्धारित किया गया है, जोकि सर्वोत्तम क्षमता गणना में 1000 टन प्रति घंटा पर सुविचारित पीओएल के लिए प्रति दिन आउटपुट की तुलना किए जाने पर कम देखा गया है। इसलिए, जेएनपीटी से अनुरोध है कि इस संबंध में कार्यनिष्पादन मानक की समीक्षा करे।	चूंकि प्रतिमानों में कोई भेद नहीं किया गया है, इसलिए एकसमान प्रचलित रहेगा।
(iv).	इसके अलावा, कार्यनिष्पादन मानक अनुसूची में, संकेतक प्रतिमान विशेष रूप से 400 टन प्रति घंटा पर एलपीजी/एलएनजी के लिए निर्धारित किए गए हैं। तथापि, सर्वोत्तम क्षमता निर्धारित किए जाने के समय उक्त कार्गो हिस्सेदारी पर विचार नहीं किया गया है। जेएनपीटी इस स्थिति की समीक्षा करे।	वर्तमान में, एलपीजी/एलएनजी परिकल्पित नहीं किया गया है।
(v).	कार्यनिष्पादन मानक अनुसूची में अन्य लिविडों के लिए 250 टन प्रति घंटा का संकेतक प्रतिमान सर्वोत्तम क्षमता गणना में 300 टन प्रति घंटा पर सुविचारित अन्य लिविडों के लिए प्रतिदिन आउटपुट से तुलना किए जाने पर कम दिखाई देता है। इसलिए, जेएनपीटी से अनुरोध है कि इस संबंध में कार्यनिष्पादन मानक की समीक्षा करे।	संकेतक प्रतिमान मानक के अनुसार है। सर्वोत्तम क्षमता गणनाओं के लिए, दिशानिर्देशों द्वारा निर्धारित प्रतिमानों को लिया गया है।
(vi).	कार्यनिष्पादन मानकों की अनुसूची में, जेएनपीटी ने कार्यनिष्पादन मूल्यांकन और लिविडेटेड नुकसानों की गणना को शासित करने वाली शर्तें निर्धारित की हैं। महापत्तनों में परियोजनाओं के लिए प्रशुल्क के निर्धारण हेतु संशोधित दिशानिर्देश, 2013 का खंड 2.2 पत्तन न्यास से 'कार्यनिष्पादन मानक' प्रस्तावित किए जाने की अपेक्षा करता है। इस संबंध में, जेएनपीटी कार्यनिष्पादन मानकों की अनुसूची में उपर्युक्त शर्तों को निर्धारित करने की प्रासंगिकता की जांच करे।	जेएनपीटी ने शर्त में संशोधन किया है।

6. इस मामले में संयुक्त सुनवाई 2 दिसम्बर 2013 को मुम्बई में इस प्राधिकरण के कार्यालय में आयोजित की गई थी। जेएनपीटी ने अपने प्रस्ताव का पावर प्वाइंट प्रस्तुतीकरण दिया था। संयुक्त सुनवाई के दौरान, जेएनपीटी ने पुष्टि की है कि म० शापुरजी पालोनजी लि० (एसपीएल) को आरएफपी भी जारी किया गया था और वह वे परामर्श कार्यवाही में सुविचारित किया जा सकता है। जेएनपीटी द्वारा किए गए सुझाव के आधार पर, जेएनपीटी के संबद्ध प्रस्ताव से संबंधित कार्यवाहियों में एसपीएल पर परामर्श करने का निर्णय लिया गया था। संयुक्त सुनवाई में, जेएनपीटी और उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों/भावी आवेदकों ने अपने निवेदन प्रस्तुत किए थे।

7.1. संयुक्त सुनवाई में यथा सहमत, हमारे पत्र दिनांक 3 दिसम्बर 2013 द्वारा जेएनपीटी से कुछ बिन्दुओं पर कार्रवाई करने/सूचना प्रेषित करने का अनुरोध किया गया था। हमारे पत्र दिनांक 16 दिसम्बर 2013 द्वारा अनुस्मारक के बाद, जेएनपीटी ने अपने ई-मेल दिनांक 17 दिसम्बर 2013 द्वारा मसौदा दरमान और कार्यनिष्पादन मानकों के साथ अपना संशोधित प्रस्ताव भेजा था। हमारे पत्र दिनांक 3 दिसम्बर 2013 द्वारा उठाए गए बिन्दु और उनपर जेएनपीटी का प्रत्युत्तर नीचे तालिकाबद्ध किए गए हैं:-

क्र.सं.	हमारे द्वारा उठाए गए बिन्दु	जेएनपीटी का प्रत्युत्तर
(i).	उपयोक्ताओं/संभावी बोलीदाताओं से इसके द्वारा प्राप्त किए जाने वाले इनपुटों के आधार पर अपने प्रस्ताव की समीक्षा करे और अपना संशोधित प्रस्ताव भेजे।	जेएनपीटी ने संशोधित प्रस्ताव भेजा है। इसके पूर्ववर्ती प्रस्ताव दिनांक 10 अक्टूबर 2013 और संशोधित प्रस्ताव दिनांक 19 दिसम्बर 2013 की तुलनात्मक स्थिति अनुच्छेद सं. 8.1. में दी गई है।
(ii).	उपयोक्ताओं/संभावी उपयोक्ताओं को अपने संशोधित प्रस्ताव की प्रति समानान्तरतः भेजे।	
(iii).	उपयोक्ता संगठनों/भावी बोलीदाताओं से संशोधित प्रस्ताव पर अपनी टिप्पणियां, यदि कोई हों, जेएनपीटी और टीएएमपी को साथ 18 दिसम्बर 2013 तक भेजने का अनुरोध किया जा रहा है। जेएनपीटी उसके तत्काल बाद उपयोक्ता संगठनों/संभावी बोलीदाताओं से प्राप्त होने वाली टिप्पणियों पर अपनी टिप्पणियां भेजे।	जेएनपीटी ने हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों पर अपना जवाब भेजा है, जिसे उपर्युक्त अनुच्छेद सं. 5 में दिया गया है।
(iv).	हमारे समसंख्यक पत्र दिनांक 28 नवम्बर 2013 द्वारा हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों का जवाब दें। ऐसा करते समय, पत्तन द्वारा दाखिल किए जाने वाले संशोधित प्रस्ताव के संदर्भ में जवाब दें जैसा उपर्युक्त बिन्दुओं (i) से (iv) में उल्लेख किया गया है।	

7.2. संयुक्त सुनवाई में यथा सहमत, हमारे पत्र दिनांक 3 दिसम्बर 2013 द्वारा उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों/भावी आवेदकों से 05 दिसम्बर 2013 तक जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी) को इनपुट भेजने का अनुरोध किया गया था, ताकि वे उनके संदर्भित प्रस्ताव की समीक्षा की जा सके। उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों/भावी आवेदकों से संशोधित प्रस्ताव पर टिप्पणियां, यदि कोई हों, जेएनपीटी और टीएएमपी को भेजने का अनुरोध किया गया था।

8. जेएनपीटी ने अपने पत्र दिनांक 17 दिसम्बर 2013 द्वारा, मसौदा दरमान, कार्यनिष्पादन मानकों और हमारे प्रश्नों पर जवाब के साथ अपना संशोधित प्रस्ताव भेजा था। जेएनपीटी के मूल प्रस्ताव दिनांक 10 अक्टूबर 2013 और इसके पत्र दिनांक 17 दिसम्बर 2013 द्वारा प्रस्तुत किए गए संशोधित प्रस्ताव में शामिल पैरामीटरों के बीच की तुलनात्मक स्थिति नीचे दी गई है:-

जेएनपीटी प्रस्ताव दिनांक 10 अक्टूबर 2013

परियोजना पूंजी लागत

जेएनपीटी प्रस्ताव दिनांक 17 दिसम्बर 2013

परियोजना पूंजी लागत

चरण-1 (1क + 1ख) पर पूंजी लागत		
क्र. सं.	सुविधाओं का विवरण	लागत (₹0 करोड़ों में)
<b>1</b>	<b>बर्थ</b>	
	4 जेट्टी डांचा, ब्रेस्टिंग और मूरिंग डॉल्फिन, फेन्डर, बोलाई और विक्क रिलीज मूरिंग हुक, और अन्य इन्सर्ट और फर्नीचर	138.04
	निकर्षण बर्थ पाकेट	3.00
	बिल्डिंग - बिजली सबस्टेशन के साथ नियंत्रण टावर सह पम्प हाउस	2.00
	विविध @ 5%	7.15
	बर्थ पर कुल व्यय	<b>150.19</b>
<b>2</b>	<b>कार्गो प्रहस्तन लागत</b>	
<b>2.1</b>	<b>सिविल लागत</b>	
	अप्रोच ब्रिज - पाइपलाइन ट्रेसल एवं दो लेन क्रेनेज रास्ते को सहयोग के लिए 15 मी. अप्रोच ब्रिज	266.94
	अन्य सिविल कार्य - फैनसिंग तथा कम्पाउंड दीवारें और ड्रेनेज कार्य	1.00
	नियंत्रण टावर के लिए बिल्डिंग और जल आपूर्ति पम्पहाउस बिल्डिंग	1.26
	जेट्टी के लिए अग्निशमन प्रणाली	
	विविध @ 5%	13.46
	कुल सिविल निर्माण लागत	<b>282.66</b>
<b>2.2</b>	<b>अभियांत्रिक लागत</b>	
	पाइपलाइन लागत और मरीन लदाई आर्म	
	कच्चा तेल	44.44
	पीओएल	161.42
	अन्य	82.18
	नियंत्रण प्रणालियां और टैंक ऑटोमेशन प्रणाली	7.96
	बिजली प्रणाली	9.50
	पानी/हवा/नाइट्रोजन/बंकरिंग लाइनें	0.77
	विविध @ 5%	15.31
	कुल अभियांत्रिक लागत	<b>321.57</b>
<b>3</b>	<b>भंडारण क्षेत्र</b>	
<b>3.1</b>	<b>सिविल लागत</b>	
	भंडारण क्षेत्र फिलिंग और भूमि सुधार	43.80
	भंडारण टैंक - टैंक फार्मों के अधीन पिलिंग, डाइक निर्माण सहित	307.76
	आंतरिक सड़कें और रेलवे	16.27
	विविध @ 5%	18.39
	कुल सिविल निर्माण लागत	<b>386.22</b>
<b>3.2</b>	<b>अभियांत्रिक और बिजली लागत</b>	
	टैंक फार्म क्षेत्र के लिए अग्नि शमन प्रणाली	9.26
	ट्रक और वैगन लदाई फार्म	19.72

चरण-1 (1क + 1ख) पर पूंजी लागत		
क्र. सं.	सुविधाओं का विवरण	लागत (₹0 करोड़ों में)
<b>1</b>	<b>बर्थ</b>	
	2 जेट्टी डांचा, ब्रेस्टिंग और मूरिंग डॉल्फिन, फेन्डर, बोलाई और विक्क रिलीज मूरिंग हुक, और अन्य इन्सर्ट और फर्नीचर	68.91
	निकर्षण बर्थ पाकेट	3.00
	बिल्डिंग - बिजली सबस्टेशन के साथ नियंत्रण टावर सह पम्प हाउस	2.00
	विविध @ 5%	3.70
	आईडीसी और फैनसिंग प्रभार	28.00
	बर्थ पर कुल व्यय	<b>150.61</b>
<b>2</b>	<b>कार्गो प्रहस्तन लागत</b>	
<b>2.1</b>	<b>सिविल लागत</b>	
	अप्रोच ब्रिज - पाइपलाइन ट्रेसल एवं दो लेन क्रेनेज रास्ते को सहयोग के लिए 15 मी. अप्रोच ब्रिज	266.94
	अन्य सिविल कार्य - फैनसिंग तथा कम्पाउंड दीवारें और ड्रेनेज कार्य	1.00
	नियंत्रण टावर के लिए बिल्डिंग और जल आपूर्ति पम्पहाउस बिल्डिंग	1.26
	जेट्टी के लिए अग्निशमन प्रणाली	--
	विविध @ 5%	13.46
	कुल सिविल निर्माण लागत	<b>282.66</b>
<b>2.2</b>	<b>अभियांत्रिक लागत</b>	
	पाइपलाइन लागत और मरीन लदाई आर्म	
	कच्चा तेल	44.44
	पीओएल	161.42
	अन्य	82.18
	नियंत्रण प्रणालियां और टैंक ऑटोमेशन प्रणाली	7.96
	बिजली प्रणाली	9.50
	पानी/हवा/नाइट्रोजन/बंकरिंग लाइनें	0.77
	विविध @ 5%	9.00
	कुल अभियांत्रिक लागत	15.76
	अभियांत्रिक लागत	<b>331.02</b>
	आईडीसी	<b>112.69</b>
	कुल कार्गो प्रहस्तन लागत	<b>726.37</b>
<b>3</b>	<b>भंडारण क्षेत्र</b>	
<b>3.1</b>	<b>सिविल लागत</b>	
	भंडारण क्षेत्र फिलिंग और भूमि सुधार	43.80
	भंडारण टैंक - टैंक फार्मों के अधीन पिलिंग, डाइक निर्माण सहित	307.76
	आंतरिक सड़कें और रेलवे	16.27
	विविध @ 5%	18.39
	कुल सिविल निर्माण लागत	<b>386.22</b>
<b>3.2</b>	<b>अभियांत्रिक और बिजली लागत</b>	
	टैंक फार्म क्षेत्र के लिए अग्नि शमन प्रणाली	9.26
	ट्रक और वैगन लदाई फार्म	19.72
	विविध @ 5%	1.45

विविध @ 5%	1.45
कुल अभियांत्रिक तथा बिजली	<b>30.43</b>

यातायात अनुमान

क्र. सं.	कार्गो का प्रकार	अनुमानित कार्गो एमटीपीए में	कार्गो यातायात की हिस्सेदारी	कार्गो अधिग्रहण की हिस्सेदारी	विदेशी पोत	तटीय पोत
1.	कच्चा तेल	1.55	10%	2%	0%	100%
2.	पीओएल	11.91	75%	59%	60%	40%
3.	अन्य	2.38	15%	39%	72%	28.40%

औसत कार्गो-वार पोत का जीआरटी

कार्गो प्रकार	औसत जीआरटी (ट)
कच्चा तेल	<b>72000</b>
पीओएल	<b>48000</b>
अन्य लिक्विड	<b>36000</b>
औसत जीआरटी	<b>48547</b>

वार्षिक प्रचालन लागत

क्र.सं.	व्यय ब्योरे	आधार
1.	सिविल परिसंपत्तियों की मरम्मत और अनुसंधान	सुविचारित बर्ध की सिविल पूंजी लागत का 1 प्रतिशत
2.	उपस्कर लागत	उपस्कर पर लागत पर 2 प्रतिशत
3.	बिजली व्यय	₹0 7/किलोवाट पर विचार करते हुए बिजली की लागत के साथ 24 लाख इकाईयां प्रति हैक्टेयर
4.	बीमा	पूँजी लागत का एक प्रतिशत
5.	मूल्यहास	कम्पनी अधिनियम के प्रावधानों के अनुसार
6.	अन्य व्यय	सकल पूँजी का 1 प्रतिशत

बर्ध पर पूँजी व्यय

क्र.सं.	पूँजी घटक	₹0 करोड़ों में
1.	सिविल निर्माण लागत	<b>140.04</b>
2.	निकर्षण	<b>3.00</b>
3.	विविध लागतें	<b>7.15</b>
	कुल लागत	<b>150.19</b>

बर्ध किराया सेवा के लिए वार्षिक प्रचालन लागत

विवरण	₹0 करोड़ों में
अनुसंधान लागत	निकर्षण के सिवाय बर्धिंग पूँजी लागत का 1 प्रतिशत
बीमा	कुल बर्धिंग पूँजी लागत का 1 प्रतिशत
मूल्यहास	कुल बर्धिंग पूँजी लागत का 3.34 प्रतिशत
कुल प्रचालन व्यय	<b>5.02</b>
	<b>8.02</b>

कुल अभियांत्रिक तथा बिजली	<b>30.43</b>
आईडीसी	<b>77.69</b>
कुल भंडारण प्रभार	<b>494.34</b>

यातायात अनुमान

क्र. सं.	कार्गो का प्रकार	अनुमानित कार्गो एमटीपीए में	कार्गो यातायात की हिस्सेदारी	कार्गो अधिग्रहण की हिस्सेदारी	विदेशी पोत	तटीय पोत
1.	कच्चा तेल	1.55	10%	2%	0%	100%
2.	पीओएल	11.91	75%	59%	60%	40%
3.	अन्य	2.38	15%	39%	72%	28.40%

औसत कार्गो-वार पोत का जीआरटी

कार्गो प्रकार	औसत जीआरटी (ट)
कच्चा तेल	<b>48000</b>
पीओएल	<b>24000</b>
अन्य लिक्विड	<b>15000</b>
औसत जीआरटी	<b>24997</b>

वार्षिक प्रचालन लागत

क्र.सं.	व्यय ब्योरे	आधार
1.	सिविल परिसंपत्तियों की मरम्मत और अनुसंधान	सुविचारित बर्ध की सिविल पूंजी लागत का 1 प्रतिशत
2.	उपस्कर लागत	उपस्कर पर लागत पर 2 प्रतिशत
3.	बिजली व्यय	₹0 7/किलोवाट पर विचार करते हुए बिजली की लागत के साथ 24 लाख इकाईयां प्रति हैक्टेयर
4.	बीमा	पूँजी लागत का एक प्रतिशत
5.	मूल्यहास	कम्पनी अधिनियम के प्रावधानों के अनुसार
6.	अन्य व्यय	सकल पूँजी का 1 प्रतिशत

बर्ध पर पूँजी व्यय

क्र.सं.	पूँजी घटक	₹0 करोड़ों में
1.	सिविल निर्माण लागत	<b>70.91</b>
2.	निकर्षण	<b>3.00</b>
3.	विविध लागतें	<b>3.70</b>
4.	आईडीसी	<b>28.00</b>
	कुल लागत	<b>105.61</b>

बर्ध किराया सेवा के लिए वार्षिक प्रचालन लागत

विवरण	₹0 करोड़ों में
अनुसंधान लागत	निकर्षण के सिवाय बर्धिंग पूँजी लागत का 1 प्रतिशत
बीमा	कुल बर्धिंग पूँजी लागत का 1 प्रतिशत
मूल्यहास	कुल बर्धिंग पूँजी लागत का 3.34 प्रतिशत
कुल प्रचालन व्यय	<b>3.52</b>
	<b>5.64</b>



बर्थ पर वार्षिक राजस्व अपेक्षा

क्र.सं.	विवरण	₹0 करोड़ों में
1.	कुल वार्षिक प्रचालन लागत	8.02
2.	नियोजित पूँजी	150.19
3.	नियोजित पूँजी पर 16 प्रतिशत प्रतिलाम (आरओसीई)	24.03
4.	वार्षिक राजस्व अपेक्षा	32.05

बर्थ किराया प्रभार

औसत जीआरटी पोत (ट)	48547
उपयोगिता	70%
बर्थों की सं.	4 सं.
जेट्टी पर घंटों की सं.	24528 घंटे
कुल जीआरटी घंटे	1190760223 घंटे
विदेशी पोत के माध्यम से जीआरटी घंटे	757881056
तटीय पोत के माध्यम से जीआरटी घंटे	432879166
राजस्व अपेक्षा	₹0 32.05 करोड़

अतिरिक्त लिक्विड टर्मिनल के लिए बर्थ किराया प्रभार

बर्थ किराया प्रभार/जीआरटी/घंटा	विदेशी ₹0 में	तटीय ₹0 में
	0.31	0.19

कार्गो प्रहस्तन प्रभार

क्र.सं.	परियोजना लागत घटक	₹0 करोड़ों में
1.	सिविल निर्माण लागत	269.20
2.	बिजली और अभियांत्रिक लागतें	306.26
3.	विविध लागतें	28.77
	कुल लागत	604.23

कार्गो प्रहस्तन के लिए वार्षिक प्रचालन लागत

विवरण			₹0 करोड़ों में
अनुरक्षण लागत – सिविल	सिविल लागत का 1 प्रतिशत		2.98
अनुरक्षण लागत – अभियांत्रिक	अभियांत्रिक कार्यों का 2 प्रतिशत		6.13
अन्य व्यय	नियोजित कुल पूँजी का 1 प्रतिशत		6.04
बिजली प्रभार			2.18
लाइसेंस शुल्क			2.50
बीमा	कुल पूँजी लागत का 1 प्रतिशत		6.04
मूल्यहास	सिविल	3.34%	8.99
	उपस्कर और पाइपलाइन	10.34%	33.25
कुल प्रचालन लागत			88.11

बर्थ पर वार्षिक राजस्व अपेक्षा

क्र.सं.	विवरण	₹0 करोड़ों में
1.	कुल वार्षिक प्रचालन लागत	5.64
2.	नियोजित पूँजी	105.61
3.	नियोजित पूँजी पर 16 प्रतिशत प्रतिलाम (आरओसीई)	16.90
4.	वार्षिक राजस्व अपेक्षा	22.54

बर्थ किराया प्रभार

औसत जीआरटी पोत (ट)	औसत जीआरटी पोत (ट)	24997
उपयोगिता	उपयोगिता	70%
बर्थों की सं.	बर्थों की सं.	4 सं.
जेट्टी पर घंटों की सं.	जेट्टी में घंटों की संख्या	24528 घंटे
कुल जीआरटी घंटे	कुल जीआरटी घंटे	613137307 घंटे
विदेशी पोत के माध्यम से जीआरटी घंटे	विदेशी पोत के माध्यम से जीआरटी घंटे	390242419
तटीय पोत के माध्यम से जीआरटी घंटे	तटीय पोत के माध्यम से जीआरटी घंटे	222894888
राजस्व अपेक्षा	राजस्व अपेक्षा	₹0 22.54 करोड़

अतिरिक्त लिक्विड टर्मिनल के लिए बर्थ किराया प्रभार

बर्थ किराया प्रभार/जीआरटी/घंटा	विदेशी ₹0 में	तटीय ₹0 में
	0.43	0.26

कार्गो प्रहस्तन प्रभार

क्र.सं.	परियोजना लागत घटक	₹0 करोड़ों में
1.	सिविल निर्माण लागत	282.66
2.	बिजली और अभियांत्रिक लागतें	331.02
3.	विविध लागतें	112.69
	कुल लागत	726.37

कार्गो प्रहस्तन के लिए वार्षिक प्रचालन लागत

विवरण			₹0 करोड़ों में
अनुरक्षण लागत – सिविल	सिविल लागत का 1 प्रतिशत		2.83
अनुरक्षण लागत – अभियांत्रिक	अभियांत्रिक कार्यों का 2 प्रतिशत		6.62
अन्य व्यय	नियोजित कुल पूँजी का 1 प्रतिशत		7.26
बिजली प्रभार			4.44
लाइसेंस शुल्क			2.01
बीमा	1% of the total capital cost		7.26
मूल्यहास	सिविल	3.34%	9.44
	उपस्कर और पाइपलाइन	10.34%	16.36
	सिविल	13.91%	24.03
कुल प्रचालन लागत			80.26

कार्गो प्रहस्तन सुविधाओं पर वार्षिक राजस्व अपेक्षा

क्र.सं.	विवरण	रु० करोड़ों में
1.	कुल वार्षिक प्रचालन लागत	88.11
2.	नियोजित पूंजी	604.23
3.	16 प्रतिशत नियोजित पूंजी पर प्रतिलाम (आरओसीई)	96.68
4.	वार्षिक राजस्व अपेक्षा	184.79

प्रहस्तन प्रभार

पूँजी लागत विखंडित					
कार्गो	अधिग्रहण	पाइप-लाइन और लदाई आर्म	अन्य पूंजी लागत	16 प्रतिशत आरओसीई	प्रचालन लागत
कच्चा तेल	2%	44.44	4.865	7.89	1.36
पीओएल	59%	161.42	186.919	55.73	52.09
अन्य	39%	82.18	124.415	33.05	33.05

कार्गो प्रहस्तन दर

प्रहस्तन प्रभार प्रति टन	विदेशी कार्गो रु०/टन में	तटीय कार्गो रु०/टन में
कच्चा तेल	49.89	29.94
पीओएल	54.10	32.46
अन्य	161.25	96.75

भंडारण सुविधाओं पर पूंजी व्यय

क्र.सं.	परियोजना लागत घटक	रु० करोड़ों में
1.	सिविल निर्माण लागत	386.22
2.	बिजली और अभियांत्रिकी लागतें	30.43
3.	विविध लागतें	20.83
	कुल लागत	437.49

भंडारण सुविधाओं पर प्रचालन लागत

विवरण			रु० करोड़ों में
अनुरक्षण लागत – सिविल		सिविल लागत का 1 प्रतिशत	3.68
अनुरक्षण लागत – अभियांत्रिकी		अभियांत्रिकी कार्यों का 2 प्रतिशत	0.58
बीमा		1%	4.17
मूल्यहास	सिविल	3.34%	12.29
	उपस्कर	10.34%	3.00

भंडारण सुविधाओं पर वार्षिक राजस्व अपेक्षा

क्र.सं.	विवरण	रु० करोड़ों में
1.	कुल वार्षिक प्रचालन लागत	53.95
2.	नियोजित पूंजी	416.65
3.	16 प्रतिशत नियोजित पूंजी पर प्रतिलाम (आरओसीई)	63.49
4.	वार्षिक राजस्व अपेक्षा	117.44

भंडारण प्रभार

विवरण	दर रु० में
भंडारण प्रभार/टन/दिन	6.97
भंडारण प्रभार/टन/माह	209.03

कार्गो प्रहस्तन सुविधाओं पर वार्षिक राजस्व अपेक्षा

क्र.सं.	विवरण	रु० करोड़ों में
1.	कुल वार्षिक प्रचालन लागत	80.26
2.	नियोजित पूंजी	726.37
3.	16 प्रतिशत नियोजित पूंजी पर प्रतिलाम (आरओसीई)	116.22
4.	वार्षिक राजस्व अपेक्षा	176.48

कार्गो प्रहस्तन दर

प्रहस्तन प्रभार प्रति टन	विदेशी कार्गो रु०/टन में	तटीय कार्गो रु०/टन में
कच्चा तेल	18.52	18.52
पीओएल	92.63	92.63
अन्य	308.78	185.27

भंडारण सुविधाओं पर पूंजी व्यय

क्र.सं.	परियोजना लागत घटक	रु० करोड़ों में
1.	सिविल निर्माण लागत	386.22
2.	बिजली और अभियांत्रिकी लागतें	30.43
3.	विविध लागतें	77.69
	कुल लागत	494.34

भंडारण सुविधाओं पर प्रचालन लागत

विवरण			रु० करोड़ों में
अनुरक्षण लागत – सिविल		सिविल लागत का 1 प्रतिशत	2.16
अनुरक्षण लागत – अभियांत्रिकी		अभियांत्रिकी कार्यों का 2 प्रतिशत	0.98
बीमा		1%	4.94
मूल्यहास	सिविल	3.34%	7.22
	उपस्कर	10.34%	3.15
	टैंक फार्म	13.91%	23.65

भंडारण सुविधाओं पर वार्षिक राजस्व अपेक्षा

क्र.सं.	विवरण	रु० करोड़ों में
1.	कुल वार्षिक प्रचालन लागत	93.86
2.	नियोजित पूंजी	494.34
3.	16 प्रतिशत नियोजित पूंजी पर प्रतिलाम (आरओसीई)	79.10
4.	वार्षिक राजस्व अपेक्षा	172.95

भंडारण प्रभार

विवरण	दर रु० में
भंडारण प्रभार/टन/दिन	10.26
भंडारण प्रभार/टन/माह	307.84

प्रस्तावित दरमान

प्रस्तावित दरमान

(i). बर्ध किराया प्रभार (रु०/जीआरटी/घंटा)

विदेशी रु० में	तटीय रु० में
0.31	0.19

(ii). बर्ध किराया प्रभार (रु०/जीआरटी/घंटा)

विदेशी रु० में	तटीय रु० में
0.43	0.26

(iii). प्रहस्तन प्रभार (रु०/मीट्रिक टन)

कार्गो प्रकार	विदेशी कार्गो रु०/टन में	तटीय कार्गो रु०/टन में
कच्चा तेल	49.89	29.94
पीओएल	54.10	32.46
अन्य	161.25	96.75

(iii). प्रहस्तन प्रभार (रु०/मीट्रिक टन)

कार्गो प्रकार	विदेशी कार्गो रु०/टन में	तटीय कार्गो रु०/टन में
कच्चा तेल	18.52	18.52
पीओएल	92.63	92.63
अन्य	308.78	185.27

(iii). भंडारण प्रभार

	दर रु० में
भंडारण प्रभार (रु०/टन/दिन)	6.97
भंडारण प्रभार (रु०/टन/माह)	209.03

(iii). भंडारण प्रभार

	दर रु० में
भंडारण प्रभार (रु०/टन/दिन)	10.26
भंडारण प्रभार (रु०/टन/माह)	307.84

9. उपयोक्ताओं की टिप्पणियों से यह देखा गया है कि जेएनपीटी ने 17 दिसम्बर 2013 को अपना संशोधित प्रस्ताव उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों/लघुसूचीबद्ध बोलीदाताओं को यह अनुरोध करते हुए अग्रेषित किया था कि वे जेएनपीटी को सूचना देते हुए अपनी टिप्पणियाँ 19 दिसम्बर 2013 तक सीधे इस प्राधिकरण को भेज दें, जैसाकि संयुक्त सुनवाई में सहमति व्यक्त की गई थी। कुछ उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों/लघुसूचीबद्ध बोलीदाताओं ने जेएनपीटी के संशोधित प्रस्ताव पर अपनी टिप्पणियाँ भेजी थीं। जेएनपीटी ने भी विभिन्न उपयोक्ताओं/भावी बोलीदाताओं द्वारा की गई टिप्पणियों पर अपने ईमेल दिनांक 24 दिसम्बर 2013 और ईमेल दिनांक 27 दिसम्बर 2013 द्वारा टिप्पणियाँ प्रेषित की थीं।

10.1. जेएनपीटी ने अपने प्रथम ईमेल दिनांक 27 दिसम्बर 2013 द्वारा निम्नलिखित निवेदन किए थे:-

- (i). हमारे प्रस्ताव में मूल्यह्रास पूर्ववर्ती मूल्यह्रास अनुसूची के आधार पर 13.91 प्रतिशत पर सुविचारित किया गया है। टीएमपी कम्पनी अधिनियम, 2013 के अनुसार जीवनकाल प्रतिमानों के आधार पर मूल्यह्रास पर विचार करें जिसमें पाइपलाइनों पर मूल्यह्रास 25 वर्षों के जीवनकाल के साथ 4 प्रतिशत आता है।
- (ii). आईडीसी व्यापार की टिप्पणियों के अनुसार संशोधित प्रस्ताव में सुविचारित किया गया है भले ही टीएमपी दिशानिर्देशों के अनुसार पूर्ववर्ती प्रस्ताव में इस पर विचार नहीं किया गया था। तथापि, टीएमपी इसपर अपना मत बना सकता है।

10.2. उसके बाद, जेएनपीटी ने अपने दूसरे ईमेल दिनांक 27 दिसम्बर 2013 द्वारा निम्नलिखित निवेदन किए हैं:-

- (i). संशोधित प्रस्ताव में बर्थों में कटौती करके दो करने की वजह से केपिटल परिसंपत्तियों में पाइपलाइन लागत में कटौती कर रु० 70 करोड़ किया गया है।
- (ii). यह संशोधित प्रस्ताव में संशोधन रूप में सुविचारित किया जा सकता है और प्रस्ताव की जांच किए जाने के समय तदनुसार संव्यवहार किया जा सकता है।

10.3. उपर्युक्त से, यह देखा जा सकता है कि जेएनपीटी ने अपने दूसरे ईमेल दिनांक 27 दिसम्बर 2013 द्वारा अपने प्रस्ताव को पाइपलाइनों तथा मरीन लदाई आर्म के लिए कम राशि पर विचार किए जाने की सीमा तक अपने प्रस्ताव को संशोधित किया है। इसके अलावा, यह भी देखा गया है कि जेएनपीटी द्वारा अपने संशोधित प्रस्ताव दिनांक 17 दिसम्बर 2013 में पूंजी लागत अनुमानन में निर्माण के दौरान ब्याज संबंधी लागत इसके अद्यतन प्रस्ताव दिनांक 27 दिसम्बर 2013 में जेएनपीटी द्वारा अब विचार नहीं किया गया है।

10.4. इसके अलावा, जेएनपीटी ने अपने तीसरे ईमेल दिनांक 27 दिसम्बर 2013 द्वारा पूंजी लागत में रु० 70 करोड़ की कटौती दर्शाते हुए अपने पूर्ववर्ती ईमेल दिनांक 27 दिसम्बर 2013 को नज़रअंदाज करने का अनुरोध किया था। जेएनपीटी ने अपने तीसरे ईमेल दिनांक 27 दिसम्बर 2013 द्वारा संशोधित प्रस्ताव भेजा था। यह संशोधन पाइपलाइनों तथा मरीन लदाई आर्मों से संबंधित कुल लागतों को अलग किए जाने की सीमा तक देखा गया था, परिणामस्वरूप प्रचालन लागतों में तदनुसूची बदलाव हुए हैं। जेएनपीटी ने पाइपलाइनों पर 4 प्रतिशत मूल्यह्रास के बारे में विचार किए जाने का भी उल्लेख किया है। इसके अलावा, यह भी देखा गया है कि जेएनपीटी द्वारा अपने संशोधित प्रस्ताव दिनांक 17 दिसम्बर 2013 में पूंजी लागत अनुमानन में सुविचारित निर्माण के दौरान ब्याज संबंधी लागत जेएनपीटी द्वारा अब अपने अद्यतन प्रस्ताव दिनांक 27 दिसम्बर 2013 में विचार नहीं किया गया है।

11. इस मामले में परामर्श संबंधी कार्यवाहियाँ इस प्राधिकरण के कार्यालय के अभिलेखों में उपलब्ध हैं। प्राप्त हुई टिप्पणियों और संबद्ध पक्षों द्वारा की गई टिप्पणियों का सार प्रासंगिक पक्षों को अलग से भेजा जाएगा। ये ब्योरे हमारे वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध करवाए जाएंगे।

12. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में, निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है:-

- (i). लिक्विड कार्गो के लिए संभावना पर विचार करते हुए, जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी) ने लिक्विड कार्गो जैसे कच्चा तेल, पेट्रोलियम और ऑयल ल्यूब्रिकेंट्स (पीओएल) तथा अन्य लिक्विड कार्गो (खाद्य तेल, रसायन, मोलासिस आदि शामिल हैं) का प्रहस्तन करने के लिए जेएनपीटी में डिजाइन, निर्माण, वित्त, प्रचालन तथा हस्तांतरण (डीबीएफओटी) पर सार्वजनिक निजी भागीदारी (पीपीपी) मोड के अधीन अतिरिक्त लिक्विड बल्क टर्मिनल (एएलबीटी) के विकास का परिकल्पना की है।

तदनुसार, प्रस्तावित एएलबीटी में प्रहस्तित किए जाने के लिए परिकल्पित लिक्विड कार्गो जैसे कच्चा तेल, पेट्रोलियम और ऑयल ल्यूब्रिकेंट्स (पीओएल) तथा अन्य लिक्विड कार्गो (खाद्य तेल, रसायन, मोलासिस आदि शामिल हैं) का प्रहस्तन करने के लिए संदर्भ प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए जेएनपीटी द्वारा एक प्रस्ताव प्रस्तुत किया गया है। यह प्रस्ताव पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा जारी एवं 9 सितम्बर 2013 से प्रभावी महापत्तनों में परियोजनाओं के लिए प्रशुल्क के निर्धारण हेतु संशोधित दिशानिर्देश, 2013 पर आधारित है।

उक्त दिशानिर्देशों के खंड 2.4 में यह कहा गया है कि यदि महापत्तन न्यास को ध्यान में रखते हुए, उस महापत्तन न्यास अथवा किसी अन्य महापत्तन न्यास में 2008 के दिशानिर्देशों के अधीन घटक विशेष के लिए निर्धारित प्रशुल्क उस घटक के लिए प्रतिनिधि संदर्भ प्रशुल्क नहीं है, तो महापत्तन विस्तृत तथा पर्याप्त औचित्य देते हुए परियोजना के लिए 2008 के दिशानिर्देशों के अधीन संदर्भ प्रशुल्क दोबारा निर्धारित करने के लिए प्रस्ताव के साथ इस प्राधिकरण का रुख करने के लिए स्वतंत्र है।

जेएनपीटी में लिक्विड कार्गो के प्रहस्तन के लिए कोई अप्रकट प्रशुल्क निर्धारित नहीं किया गया है। जेएनपीटी में लिक्विड कार्गो का प्रहस्तन करने वाला मौजूदा बीओटी प्रचालक के लिए निर्धारित प्रशुल्क मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों पर आधारित है। चूंकि पड़ोसी कांडला पत्तन न्यास पर उपलब्ध अप्रकट प्रशुल्क पूंजी लागतों में भारी अंतर को पूरा करने के लिए पर्याप्त प्रतिनिधि नहीं है, इसलिए जेएनपीटी लिक्विड टर्मिनल के लिए 2008 के अप्रकट दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानों का अनुसरण करते हुए सामान्यतः उपर्युक्त लिक्विड कार्गो के प्रहस्तन के लिए संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण हेतु प्रस्ताव के साथ आया है।

- (ii). जेएनपीटी ने 10 अक्टूबर 2013 को एक अपूर्ण प्रस्ताव भेजा था। इस आदेश के पूर्ववर्ती भाग में दिए गए कारणों से, जेएनपीटी का सम्पूर्ण प्रस्ताव केवल 06 नवम्बर 2013 को ही परामर्श के लिए लिया जा सका था। हालांकि भावी बोलीदाताओं (जिनसे विचार-विमर्श किया जाना है) की सूची भेजी है और साध्यता रिपोर्ट किसी अप्रकट प्रशुल्क प्रस्ताव जमा किए जाने के लिए पूर्व-अपेक्षा है, यह प्रस्ताव के साथ हमें नहीं भेजा गया था। यह उल्लेखनीय है कि प्रस्ताव के साथ उपर्युक्त दस्तावेज जमा करना भी महापत्तन न्यासों द्वारा अप्रकट प्रशुल्क प्रस्तावों को जमा करने के लिए हमारे द्वारा निर्धारित चैकलिस्ट में उल्लिखित है।

यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि बिल्कुल शुरु से तथा इस मामले की सम्पूर्ण कार्यवाही के दौरान, जेएनपीटी का दृष्टिकोण भी केंद्रित नहीं था। हमारे प्रश्नों के प्रत्युत्तर में जेएनपीटी द्वारा भेजे गए जवाब इन मुद्दों को पर्याप्ततः संबोधित नहीं करते हैं। दिया गया है कि अधिकार 2013 के संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अधीन विनिर्दिष्ट समयावधि के भीतर संदर्भ प्रशुल्क प्रस्ताव का निपटान करने के लिए है, इस मामले पर कार्यवाही जेएनपीटी द्वारा प्रेषित सूचना और स्पष्टीकरणों पर विश्वास करते हुए की गई है बशर्ते जहां कहीं आवश्यक होगा संशोधन किया जाएगा जैसा अनुवर्ती अनुच्छेदों में स्पष्ट किया गया है।

- (iii). जैसाकि पहले बताया गया है, जेएनपीटी ने अपना प्रस्ताव अक्टूबर 2011 में जमा किया था। तत्पश्चात, इस मामले की कार्यवाही के दौरान हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरणों के आधार पर और 02 दिसम्बर 2013 को हुई संयुक्त सुनवाई के दौरान हमारे द्वारा मांग की गई सूचना/स्पष्टीकरणों के आधार पर, जेएनपीटी ने अपने पत्र दिनांक 17 दिसम्बर 2013 के कवर के अंतर्गत अपना प्रस्ताव संशोधित किया है। यह संशोधन प्रारंभिक प्रस्ताव में प्रस्तावित चार बर्थों के आधार पर 31.55 एमएमटीपीए की सर्वोत्तम क्षमता की बजाय 15.84 एमएमटीपीए पर 2 बर्थों से संबंधित सर्वोत्तम क्षमता पर विचार किए जाने की सीमा तक है। इसके परिणामस्वरूप पूंजी लागतों और प्रचालन लागतों में बदलाव हुआ है। इसके अलावा, जेएनपीटी ने प्रारंभिक गणनों में कुछ गलतियों में सुधार किया है जिन्हें जेएनपीटी को जारी की गई प्रश्नावली में उल्लिखित किया गया है।

चूंकि, संयुक्त सुनवाई के दौरान यह निर्णय लिया गया था कि जेएनपीटी अपना प्रस्ताव संशोधित करता रहेगा, जेएनपीटी को संयुक्त सुनवाई के दौरान सलाह दी गई थी कि अपना संशोधित प्रस्ताव संबद्ध उपयोक्ताओं और भावी बोलीदाताओं को स्वयं ही भेजे ताकि इस मामले की कार्यवाही में और विलंब से बचा जा सके। जेएनपीटी ने संशोधित प्रस्ताव संबद्ध उपयोक्ताओं तथा भावी बोलीदाताओं को उनकी टिप्पणियों के लिए अप्रेषित किया था। कुछ उपयोक्ताओं तथा भावी बोलीदाताओं ने संशोधित प्रस्ताव पर अपनी टिप्पणियां भेजी थी। जेएनपीटी ने उपयोक्ताओं/भावी बोलीदाताओं की टिप्पणियों का भी जवाब दिया है।

जेएनपीटी द्वारा हमें 27 दिसम्बर 2013 को यथा संप्रेषित किए गए संशोधन (जैसाकि इस आदेश के प्रारंभिक भाग में बताया गया है) सहित जेएनपीटी के उक्त संशोधित प्रस्ताव दिनांक 17 दिसम्बर 2013, संदर्भित मामले में कार्यवाही के दौरान जेएनपीटी द्वारा प्रेषित सूचना/स्पष्टीकरण के साथ इस विश्लेषण में विचार किया गया है।

- (iv). जेएनपीटी ने अक्टूबर 2013 के अपने प्रारंभिक प्रस्ताव में 31.55 एमएमटीपीए पर 4 बर्थों के आधार पर सुविधा की सर्वोत्तम क्षमता पर विचार किया था। परियोजना व्यौरों के पैरा 1.2.1 के अधीन जेएनपीटी द्वारा उपलब्ध करवाए गए मास्टर प्लान के फीचरों के अनुसार, प्रस्तावित चार बर्थों पर प्रहस्तित किया जाने वाला चरण-1 (1क और 1ख) का यातायात वर्ष 2027-28 तक पहुंचने की उम्मीद है। चरण-1 में 15.83 एमएमटीपीए पर निर्दिष्ट यातायात संभावना को देखते हुए, कम स्तर पर प्रशुल्क के निर्धारण के परिणामस्वरूप के अलावा सृजित किए जा रहे निष्क्रिय निवेश को देखते हुए लगभग 100 प्रतिशत अतिरिक्त क्षमता सृजित करने के लिए अवसंरचना सुविधाओं में निवेश करने के लिए।

इसके अलावा, कच्चा तेल, पीओएल और अन्य की क्रमशः 10 प्रतिशत, 75 प्रतिशत और 15 प्रतिशत की कार्गो हिस्सेदारी (जेएनपीटी द्वारा यथा प्रेषित) के आधार पर और कच्चा तेल, पीओएल और अन्य के मामले में क्रमशः 5000 टन/घंटा, 1000 टन/घंटा और 300 टन/घंटा प्रहस्तन दर, जैसा लिक्विड कार्गो टर्मिनल के लिए अप्रकट दिशानिर्देशों में निर्धारित किया गया है और जेएनपीटी द्वारा स्वयं अंगीकृत किया गया है, पर विचार करते हुए, 70 प्रतिशत उपयोगिता पर 24 घंटे तथा 365 दिनों के लिए एक बर्थ हेतु सर्वोत्तम क्षमता 7.94 मिलियन मीट्रिक टन प्रतिवर्ष परिगणित होती है। इसने दर्शाया है कि चरण-1 के दौरान परिकल्पित 15.83 एमएमटीपीए यातायात प्रहस्तित करने के लिए 2 बर्थ पर्याप्त दिखाई देते हैं। इसके अलावा, संयुक्त सुनवाई के दौरान, भावी बोलीदाताओं जैसे मै0 आईएमसी लिमिटेड (आईएमसीएल) और मै0 यूनाइटेड लाइनर एजेंसीज ऑफ इंडिया (प्राइवेट) लिमिटेड (यूएलएआईपीएल) ने 31.55 एमएमटीपीए पर अनुमानित सर्वोत्तम क्षमता ज्यादा होने पर अपनी चिंता व्यक्त की थी। इसलिए, जेएनपीटी संयुक्त सुनवाई के दौरान प्रस्तावित सुविधा के लिए सर्वोत्तम क्षमता की समीक्षा करने के लिए सहमत था।

तदनुसार, जेएनपीटी ने क्षमता की समीक्षा की है और 17 दिसम्बर 2013 के अपने संशोधित प्रस्ताव में 15.84 एमएमटीपीए पर दो बर्थों से संबंधित क्षमता पर विचार किया है।

- (v). जेएनपीटी द्वारा दाखिल किया गया प्रस्ताव पाइपलाइनों के माध्यम से टैंक फार्म तक लिक्विड कार्गो परिवहन करते हुए लिक्विड कार्गो का प्रहस्तन परिकल्पित करता है। विशिष्ट प्रश्न के संबंध में, जेएनपीटी ने पुष्टि की है कि पाइपलाइनों के आकार कार्गो पूर्वानुमान और प्रणाली की कुशलता के आधार पर सर्वोत्तम हैं और तकनीकी कारणों के आधार पर आगे और सुधारों की आवश्यकता नहीं पड़ेगी। तथापि, जेएनपीटी ने कहा है कि रियायत करार में बीओटी प्रचालक के लिए पाइपलाइनों के आकारों को विनिर्दिष्ट नहीं किया जाएगा। ऐसे परिदृश्य में, यह स्पष्ट नहीं है कि कैसे जेएनपीटी यह सुनिश्चित करेगा कि प्रचालक द्वारा तैनात की गई पाइपलाइन परियोजना की प्रहस्तन दरों और सर्वोत्तम क्षमता से मेल खाएगी। उसी समय, यह भी स्पष्ट नहीं है कि कैसे जेएनपीटी यह सुनिश्चित करेगा कि प्रचालक ने सुविधा की सर्वोत्तम क्षमता निर्धारित करने के लिए उस सुविचारित की अपेक्षा लिक्विड कार्गो बर्थों की उच्चतर उत्पादकता में उच्चतर पम्पिंग दर के साथ उच्चतर आकार की पाइपलाइनों का प्रयोग नहीं किया था। तथापि, उपयोक्ता के हित सुरक्षित रखने के लिए, यह आवश्यक होगा कि रियायत करार पाइपलाइनों की कम से कम न्यूनतम अपेक्षा के बारे में बताता है। इसलिए, जेएनपीटी को रियायत करार में पाइपलाइनों की न्यूनतम अपेक्षा के बारे में लिखा जाना चाहिए। जेएनपीटी को यह सलाह भी दी जाती है कि ऐसी स्थिति को पोन्डर ओवर करे जहां प्रचालक उच्चतर आकार की पाइपलाइनों को तैनात कर सके और रियायत करार में इस संबंध में उपयुक्त प्रावधान शामिल कर सके, यदि आवश्यक समझा जाता है।
- (vi). जेएनपीटी ने प्रस्तावित सुविधा के लिए 730000 वर्ग मी. (73 हैक्टेयर) भूमि क्षेत्र और 132000 वर्ग मी. (13.2 हैक्टेयर) जल क्षेत्र का प्रस्ताव किया है। 730000 वर्ग मी. भूमि क्षेत्र में से, 380000 वर्ग मी. भूमि भंडारण टैंक फार्म क्षेत्र के रूप में उपयोग किए जाने का प्रस्ताव किया गया है। शेष क्षेत्र सहयोगी सुविधाओं जैसे ट्रक पार्किंग और पंक्ति क्षेत्र, ट्रक लदाई क्षेत्र और प्रचालन क्षेत्र, रेल साइडिंग तथा वैगन लदाई क्षेत्र, अप्रोच बंद के लिए क्षेत्र, हरित पट्टी और विविध प्रयोजनों के लिए उपयोग किए जाने का प्रस्ताव किया गया है। जेएनपीटी ने भी पुष्टि की है कि भूमि का प्रस्तावित आंबंटन पत्तन की भूमि उपयोग योजना के अनुसार है। लिक्विड कार्गो प्रहस्तन के लिए कुल क्षेत्र अपेक्षा हेतु पत्तन के निर्णय पर इस विश्लेषण में विश्वास किया गया है।
- (vii). एएलबीटी में लिक्विड कार्गो के प्रहस्तन के लिए संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण के संबंध में, जेएनपीटी ने लिक्विड बल्क टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानों को अनुसरित किया देखा गया है। इस संबंध में, यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि लिक्विड बल्क टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश कुल वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) को दो समूहों अर्थात् प्रहस्तन प्रभारों और विविध प्रभारों में विभाजन निर्धारित करते हैं। दिशानिर्देशों में बताया गया है कि प्रहस्तन प्रभारों में टैंकों में भंडारण के लिए प्रभार शामिल हैं। संदर्भित मामले में, जेएनपीटी ने पूंजी लागतों, प्रचालन लागतों आदि को प्रहस्तन प्रभारों और भंडारण प्रभारों के लिए अलग-अलग प्रासंगिक में पृथक्कृत किया है। परिणामस्वरूप, इसने विभिन्न लिक्विड कार्गो के प्रहस्तन तथा भंडारण के लिए भिन्न-भिन्न प्रति टन दर निर्धारित की है। चूंकि जेएनपीटी द्वारा अंगीकृत दृष्टिकोण ज्यादा विस्तृत और स्पष्ट है, इसलिए इसे विश्लेषण में सुविचारित किया गया है। वैसे, कंपनी द्वारा यथा प्रस्तावित कंपनी लिक्विड जेट्टी के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करते समय इस प्राधिकरण द्वारा इस दृष्टिकोण को स्वीकार किया गया था।
- (viii). सर्वोत्तम क्षमता:
- (क). लिक्विड कार्गो जैसे कच्चा तेल, पीओएल और अन्य कार्गो की प्रतिशत हिस्सेदारी क्रमशः 9.79 प्रतिशत, 75.20 प्रतिशत और 15.01 प्रतिशत पर, उपर्युक्त लिक्विड कार्गो की प्रहस्तन दर क्रमशः 5000 टन/घंटा, 1000 टन/घंटा और 300 टन/घंटा पर और 70 प्रतिशत उपयोगिता पर विचार करते हुए जेएनपीटी ने दो बर्थ के लिए सर्वोत्तम क्षमता 15.78 मिलियन मीट्रिक टन प्रतिवर्ष (एमएमटीपीए) पर निर्धारित की है।
- (ख). कच्चा तेल, पीओएल और अन्य लिक्विडों की प्रतिशत हिस्सेदारी उस कार्गो हिस्सेदारी पर आधारित बताई गई है जो जेएनपीटी में वर्ष 2028-29 के दौरान प्रचलित होगी। इस संबंध में, जब जेएनपीटी से पिछले वास्तविक कार्गो हिस्सेदारी पर विचार करने का अनुरोध किया गया था जो भविष्य में प्रचलित कार्गो हिस्सेदारी पर विचार करने की अपेक्षा अधिक प्रासंगिक होगा, तो जेएनपीटी ने कहा था कि कार्गो हिस्सेदारी साध्यता रिपोर्ट के अनुसार है। इस संबंध में, यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि जेएनपीटी ने बर्थ किराया प्रभारों की अपनी गणना में पूर्व आंकड़ों के आधार पर पोत की औसत जीआरटी पर विचार किया है, जैसाकि विश्लेषण के बाद वाले हिस्से में कहा गया है। पत्तन द्वारा अनुसरित दृष्टिकोण में स्थिरता नहीं देखी गई है।
- किन्तु, यह अनुमान लगाते हुए कि साध्यता रिपोर्ट को सभी प्रासंगिक कारकों में लिया गया है जो दूर भविष्य में प्रचलित हो सकती है और दिया गया है कि किसी भी उपयोक्ता/भावी बोलीदाता ने प्रस्तावित कार्गो मिश्रण पर आपत्ति नहीं उठाई थी, पत्तन द्वारा यथा प्रेषित कुल कार्गो क्षमता में प्रत्येक कार्गो की हिस्सेदारी पर इस विश्लेषण में विश्वास किया गया है।
- (ग). कच्चा तेल, पीओएल और अन्य लिक्विडों के लिए सुविचारित प्रहस्तन दर क्रमशः 5000 टन/घंटा, 1000 टन/घंटा और 300 टन/घंटा अपफ्रंट दिशानिर्देशों में उक्त कार्गो के लिए निर्धारित प्रहस्तन दरों के अनुसार देखी गई है।
- दो संभावी बोलीदाताओं अर्थात् यूएलएआईपीएल और आईएमसीएल ने कहा है कि सर्वोत्तम क्षमता की गणना करने के लिए 5000 टीपीएच पर कच्चे तेल के लिए प्रहस्तन प्रतिमान पर विचार क्यों नहीं किया जाना चाहिए जब साध्यता रिपोर्ट कच्चे तेल के लिए केवल 3000 टीपीएच की प्रहस्तन दर निर्धारित करती है। इस संबंध में, यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि 2008 के अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 111 के अधीन इस प्राधिकरण को नीति निदेश के रूप में जारी किए गए हैं और इस प्राधिकरण पर बाध्यकारी हैं। इसलिए, 2008 के दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानों को इस प्राधिकरण द्वारा अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित किए जाने के समय ध्यान में रखे जाने की आवश्यकता है। इसके अलावा, पत्तन ने दिशानिर्देशों में यथा निर्धारित प्रहस्तन दर का अनुसरण करने का चयन किया है। इसलिए, विश्लेषण में इसपर विचार किया गया है।
- (घ). ऊपर की गई चर्चा के अनुसार कार्गो हिस्सेदारी और प्रत्येक कार्गो की प्रहस्तन दर पर विचार करते हुए, दो बर्थ के लिए प्रस्तावित एएलबीटी की सर्वोत्तम क्षमता पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित 70 प्रतिशत उपयोगिता पर 15.78 मिलियन मीट्रिक टन प्रतिवर्ष परिगणित होता है, जिसपर इस विश्लेषण में विचार किया गया है।

- (ix). हालांकि भंडारण क्षमता की गणना लिक्विड टर्मिनल के लिए दिशानिर्देशों के अनुसार अपेक्षित नहीं है, यह दिखाई देता है कि लिक्विड कार्गो के लिए भंडारण हेतु प्रयुक्त टैंक फार्मों की क्षमता का इस मामले में पत्तन द्वारा सुविचारित सर्वोत्तम क्षमता पर प्रभाव पड़ेगा। जेएनपीटी ने स्थापित किया है कि टैंक फार्म की प्रस्तावित भंडारण क्षमता एएलबीटी की सर्वोत्तम क्षमता से मेल खाता है। भंडारण टैंक फार्म के लिए 659690 मी.ट. की क्षमता के अनुमान में जेएनपीटी के निर्णय पर विश्वास किया गया है।
- (x). पूंजी लागत:
- (क). प्रहस्तन गतिविधि:  
जेएनपीटी द्वारा यथा अनुमानित प्रहस्त गतिविधि के लिए पूंजी लागत रु0 549.42 करोड़ है जिसमें से रु0 282.66 करोड़ सिविल पूंजी लागतों के लिए अनुमानित किया गया है और शेष रु0 266.76 करोड़ उपस्कर पूंजी लागतों के लिए अनुमानित किया गया है।
- (i). सिविल कार्य:
- (क). अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश बृहत् रूप से लिक्विड कार्गो टर्मिनल के लए शामिल सिविल कार्य और सिविल लागत का अनुमान लगाने की अपेक्षा को दर्शाते हैं। सुविधा पर किए जाने के प्रस्तावित सिविल कार्यों की प्रकृति लिक्विड कार्गो टर्मिनल के लिए दिशानिर्देशों में विनिर्दिष्ट सिविल कार्यों की मानक सूची का पालन करती है। लिक्विड कार्गो के प्रहस्तन से संबंधित अनुमानित सिविल लागतें रु0 282.66 करोड़ 15 मी. पहुंच पुल, फेंसिंग, कम्पाउंड दीवार, ड्रेनेज, नियंत्रण टावर के लिए भवन, अग्नि तथा जल आपूर्ति और पम्प हाउस तथा 5 प्रतिशत की दर से विविध लागत से संबंधित है।
- (ख). जेएनपीटी ने बताया है कि सिविल कार्य की प्रत्येक मद के लिए दर 2013 की साध्यता रिपोर्ट के अनुसार है। इस स्थिति पर विश्वास किया गया है।
- (ग). सिविल पूंजी लागत के अधीन, जेएनपीटी ने अनुमानित सिविल लागत के 5 प्रतिशत की दर से विविध पूंजी लागत पर विचार किया है। इसी तरह, जेएनपीटी ने अनुमानित उपस्कर लागत के 5 प्रतिशत की दर से विविध पूंजी लागत पर विचार किया है। यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि 2008 के अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश अनुमानित सिविल तथा उपस्कर के जोड़ के 5 प्रतिशत की दर से विविध पूंजी लागत पर अनुमान लगाए जाने का प्रावधान किया गया है। जेएनपीटी ने पूंजी लागत की तत्संबंधी श्रेणी के अधीन विविध लागत पर अलग से विचार किया है।
- (ii). उपस्कर लागतें:
- (क). उपस्कर की लागत में कच्चे तेल, पीओएल तथा अन्य, नियंत्रण प्रणालियों और टैंक ऑटोमेशन प्रणाली, इलैक्ट्रिकल प्रणाली, जल/हवा/नाइट्रोजन/बंकरिंग लाइनों, जेट्टी के लिए अग्निशमन प्रणाली और 5 प्रतिशत की दर से विविध लागत से संबंधित पाइपलाइनों और मरीन लदाई आर्म की लागत शामिल है। सुविधा पर तैनात किए जाने के लिए प्रस्तावित उपस्कर की प्रकृति लिक्विड कार्गो टर्मिनल के लिए दिशानिर्देशों में विनिर्दिष्ट उपस्कर की मानक सूची का पालन करती है।
- (ख). जेएनपीटी ने उपस्कर की लागत के समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य नहीं भेजा है। इसने केवल यह उल्लेख किया है कि उपस्कर की लागत 2013 की साध्यता रिपोर्ट के अनुसार है। जेएनपीटी द्वारा यथा प्रेषित उपस्कर लागत पर विचार किया गया है।
- (ग). पहले उल्लिखित कारणों से, अनुमानित उपस्कर लागत के जोड़ के 5 प्रतिशत की दर से विविध पूंजी लागत का अनुमान इस विश्लेषण में सुविचारित किया गया है।
- (ख). बर्थिंग गतिविधि:
- (i). जेएनपीटी ने बर्थिंग गतिविधि से संबंधित पूंजी लागतों रु0 75.93 करोड़ का अनुमान लगाया है। यह अनुमानित लागत 2 जेट्टी ढांचे, बर्थ पॉकेट के निकर्षण, इलैक्ट्रिकल सबस्टेशन सहित नियंत्रण टावर सह पम्प हाउस और 5 प्रतिशत की दर से विविध लागत से संबंधित है।
- (ii). जेएनपीटी ने बताया है कि बर्थिंग गतिविधि के अधीन सिविल कार्य की प्रत्येक मद के लिए दर 2013 की साध्यता रिपोर्ट के अनुसार है। इस स्थिति पर विश्वास किया गया है।
- (iii). रु0 1.40 करोड़ पर अनुमानित निकर्षण लागत के संबंध में, यह लागत बर्थ पॉकेट में अनुमानित निकर्षण आवश्यकता के लिए है, जिसपर इस विश्लेषण में विचार किया गया है।
- (iv). जेएनपीटी ने बर्थिंग गतिविधि से संबंधित अनुमानित पूंजी लागत के 5 प्रतिशत की दर से विविध पूंजी लागत पर विचार किया है। हालांकि 2008 के अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश प्रहस्तन गतिविधि के मामले में अनुमानित पूंजी लागत के जोड़ के 5 प्रतिशत की दर से विविध पूंजी लागत का अनुमान विनिर्दिष्ट करते हैं, परन्तु बर्थिंग सेवा के अधीन विविध पूंजी लागत के अनुमान के लिए दिशानिर्देशों में विशेष रूप से प्रावधान नहीं किया गया है। यह उल्लेखनीय है कि विभिन्न महापत्तन न्यासों में विभिन्न परियोजनाओं के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण से संबंधित कई मामलों में, 5 प्रतिशत की दर से विविध पूंजी लागत बर्थिंग सेवा के अधीन आकस्मिकताओं को पूरा करने के लिए सुविचारित किया गया है। विभिन्न मामलों में सुविचारित स्थिति को मद्देनजर रखते हुए, बर्थ की पूंजी लागत के 5 प्रतिशत पर बर्थिंग गतिविधि के अधीन विविध पूंजी लागत को ध्यान में रखा गया है जैसाकि पत्तन द्वारा प्रस्तावित किया गया है।
- (ग). भंडारण गतिविधि:  
जेएनपीटी के लिए यथा अनुमानित भंडारण गतिविधि के लिए पूंजी लागत रु0 416.64 करोड़ है जिसमें से रु0 386.21 करोड़ सिविल पूंजी लागतों के लिए अनुमानित किया गया है और शेष रु0 30.43 करोड़ उपस्कर पूंजी लागतों के लिए अनुमानित किया गया है।

- (i). सिविल कार्य:
- (क). भंडारण गतिविधि के अधीन सुविचारित सिविल कार्यों की लागत में पिलिंग कार्य सहित भंडारण टैंक फार्म फाउंडेशन कार्य की लागत, भंडारण टैंक – टैंक फेबरिकेशन और इरेक्शन आदि, आंतरिक सड़कें और रेलवे तथा 5 प्रतिशत की दर से विविध प्रभार शामिल हैं।
- (ख). जेएनपीटी ने बताया है कि सिविल कार्य की प्रत्येक मद के लिए दर 2013 की साध्यता रिपोर्ट के अनुसार है। इस स्थिति पर विश्वास किया गया है।
- (ग). पहले उल्लिखित कारणों से, भंडारण गतिविधि के अधीन अनुमानित सिविल लागत के जोड़ के 5 प्रतिशत की दर से विविध पूंजी लागत का अनुमानन इस विश्लेषण में सुविचारित किया गया है।
- (ii). उपस्कर लागतें:
- (क). भंडारण गतिविधि के अधीन सुविचारित उपस्कर की लागत में टैंक फार्म क्षेत्र के लिए अग्निशन उपकरणों की लागत, ट्रक तथा वैगन लदाई फार्म और 5 प्रतिशत की दर से विविध प्रभार शामिल हैं।
- (ख). जेएनपीटी ने उपस्कर की लागत के समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य नहीं भेजे हैं। इसने केवल यह उल्लेख किया है कि उपस्कर की लागत 2013 की साध्यता रिपोर्ट के अनुसार है। जेएनपीटी द्वारा यथा प्रेषित उपस्कर लागत पर विचार किया गया है।
- (ग). पहले उल्लिखित कारणों से, अनुमानित उपस्कर लागत के जोड़ के 5 प्रतिशत की दर से विविध पूंजी लागत का अनुमानन विश्लेषण में सुविचारित किया गया है।
- (घ). आरएफक्यू का उल्लेख करते हुए यूएलएआईपीएल ने कहा है कि जेएनपीटी द्वारा अपने प्रस्ताव में कम पूंजी लागतों पर विचार करने से, जब आरएफक्यू दस्तावेज में शामिल पूंजी लागत से तुलना की जाती है, एएलबीटी के लिए कम प्रहसतन प्रभारों में हुआ है। इस संबंध में, यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि पत्तन द्वारा अपने प्रस्तावत में यथा प्रेषित पूंजी लागत पर इस विश्लेषण में विचार किया गया है। हमें आरएफक्यू दस्तावेज में पूंजी लागत का हिस्सा तैयार करने वाले लागत घटकों की जानकारी नहीं है।
- (xi). नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानों के अनुसार अनुमानित पूंजी लागत के 16 प्रतिशत पर परिकलित किया गया है।
- (xii). पूंजी लागत:
- (क). कार्गो प्रहस्तन गतिविधि:
- (i). बिजली लागत रु0 13 प्रति इकाई की दर से 240000 इकाईयां प्रति हैक्टेयर प्रतिवर्ष पर जल फ्रंट क्षेत्र के 13.2 हैक्टेयर जल क्षेत्र के रोशनीकरण के लिए पत्तन द्वारा अनुमानित की गई है।
- रोशनीकरण के लिए 240000 इकाईयां प्रति हैक्टेयर प्रतिवर्ष की परिगणना अपफ्रंट दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानों के अनुसार है।
- हालांकि जेएनपीटी ने बिजली प्रशुल्क अनुसूची भेजी है, परन्तु रु0 13 प्रति इकाई की दर से बिजली की प्रति इकाई लागत नहीं दर्शाई गई है। जेएनपीटी ने प्रशुल्क अनुसूची से बिजली की प्रति इकाई लागत पर पहुंचने के लिए गणनाएं नहीं भेजी हैं। तथापि, जेएनपीटी में प्रचालन करने वाले निजी टर्मिनलों अर्थात् गेटवे टर्मिनल्स इंडिया प्राइवेट लिमिटेड (जीटीआईपीएल) और न्हावा शेवा इंटरनेशनल कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (एनएसआईसीटीपीएल) में वर्ष 2012 में प्रशुल्क के सामान्य संशोधन के दौरान, बिजली की इकाई लागत क्रमशः रु0 12.356 और रु0 13/- पर विचार किया गया है। इस स्थिति के आधार पर, पत्तन द्वारा रु0 13/- पर यथा अनुमानित बिजली की इकाई लागत इस विश्लेषण में सुविचारित किया गया है।
- (ii). मरम्मत तथा अनुरक्षण लागत सिविल परिसंपत्तियों के 1 प्रतिशत और उपस्कर लागातों के 2 प्रतिशत पर जेएनपीटी द्वारा अनुमान लगाया गया है। यह दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानों के अनुसार देखा गया है।
- (iii). बीमा लागत और प्रत्येक अन्य व्यय सकल अचर परिसंपत्तियों के 1 प्रतिशत पर जेएनपीटी द्वारा अनुमान लगाया गया है। यह दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानों के अनुसार देखा गया है।
- (iv). मूल्यहास सिविल लागत पर 3.34 प्रतिशत, उपस्कर लागत पर 10.34 प्रतिशत और पाइपलाइनों की लागत पर 4 प्रतिशत की दर से जेएनपीटी द्वारा परिकलित किया गया है। सिविल लागत और पाइपलाइन पर मूल्यहास की दर को कम्पनी अधिनियम, 2013 में निर्धारित मूल्यहास के अनुसार देखा गया है। तथापि, उपस्कर लागत के मामले में मूल्यहास की दर कम्पनी अधिनियम, 2013 में निर्धारित मूल्यहास के अनुसार 10 प्रतिशत की दर से सुविचारित की गई है।
- (v). अपफ्रंट प्रशुल्क के लिए दिशानिर्देश विनिर्दिष्ट करते हैं कि पत्तन भूमि के लिए लाइसेंस शुल्क तत्संबंधी महापत्तन न्यासों के दरमान में निर्धारित दरों के आधार पर अनुमान लगाया गया है।

लाइसेंस शुल्क पत्तन द्वारा जेएनपीटी के मौजूदा दरमान के अध्याय-7 की अनुसूची 7.1 में निर्धारित दर के अनुसार यथा लागू दर का 50 प्रतिशत होते हुए रु0 12.73 प्रति वर्ग मी. प्रति माह की दर पर 132000 वर्ग मी. वॉटर फ्रंट क्षेत्र के लिए अनुमानित किया गया है। वर्धित दर का 50 प्रतिशत 2010 के भूमि नीति दिशानिर्देशों में निर्धारित विनिर्दिष्ट के आधार पर वॉटर फ्रंट क्षेत्र के लिए सुविचारित किया गया है। पत्तन द्वारा यथा अनुमानित लाइसेंस शुल्क इस विश्लेषण में सुविचारित किया गया है।

(ख). बर्थिंग गतिविधि:

दिशानिर्देश बर्थ लागत के 1 प्रतिशत पर अनुमानित की जाने वाली बर्थिंग सेवा के लिए प्रचालन लागत की अपेक्षा करते हैं। अनुरक्षण लागत के अलावा, जेएनपीटी ने बर्थिंग सेवा की प्रचालन लागत का अनुमान लगाते समय बीमा तथा मूल्यहास पर विचार किया है।

हालांकि दिशानिर्देश बर्थ लागत के 1 प्रतिशत पर प्रचालन लागत को सीमित करते हैं, परन्तु परिसंपत्तियां पर्याप्त बीमा कवरेज की अपेक्षा करते हैं और यह तथ्य कि परिसंपत्ति की कीमत टूट-फूट की वजह से मूल्यहासित होने से इंकार भी नहीं किया जा सकता। अन्य महापत्तनों में अप्रकट बर्थ किराया निर्धारित करते समय, इस स्थिति को स्वीकार किया गया था और बीमा तथा मूल्यहास की लागत बर्थिंग सेवा से वार्षिक राजस्व अपेक्षा निर्धारित करने के लिए सुविचारित की गई थी।

ऊपर स्पष्ट की गई स्थिति के मद्देनजर, 1 प्रतिशत की दर से बीमा लागत और 3.34 प्रतिशत की दर से मूल्यहास लागत के तत्व पर बर्थिंग किराया सेवा से राजस्व अपेक्षा के निर्धारण के लिए प्रचालन लागत का अनुमान लगाने के समय इस मामले में भी विचार किया गया था।

(ग). भंडारण गतिविधि:

(i). बिजली लागत रु0 13 प्रति इकाई की दर पर 240000 इकाईयां प्रति हैक्टेयर प्रतिवर्ष पर 73 हैक्टेयर बैकअप क्षेत्र के रोशनीकरण के लिए पत्तन द्वारा अनुमान लगाई गई है।

रोशनीकरण के लिए 240000 इकाईयां प्रति हैक्टेयर प्रतिवर्ष का उपभोग अप्रकट दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानों के अनुसार है।

पहले उल्लिखित कारणों से, पत्तन द्वारा यथा अनुमानित रु0 13 प्रति इकाई की बिजली लागत इस विश्लेषण में सुविचारित की गई है।

(ii). हालांकि जेएनपीटी ने अप्रकट दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानों के अनुसार मरम्मत और अनुरक्षण लागत सिविल परिसंपत्तियों के 1 प्रतिशत और उपस्कर लागतों के 2 प्रतिशत पर अनुमानित की है, यह एक लागत घटक अर्थात् पिलिंग कार्य सहित भंडारण टैंक फार्म फाउंडेशन कार्य पर मरम्मत तथा अनुरक्षण लागत पर विचार नहीं किया है। इसलिए, विश्लेषण में इसपर विचार किया गया है। इसके अलावा, उपस्कर पर मरम्मत तथा अनुरक्षण लागत की गणना में देखी की सांख्यिकीय त्रुटि में भी सुधार किया गया है।

(iii). बीमा लागत और प्रत्येक अन्य व्यय जेएनपीटी द्वारा सकल अचल परिसंपत्तियों के 1 प्रतिशत पर अनुमानित किया गया है। यह दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानों के अनुसार देखा गया है।

(iv). मूल्यहास सिविल लागत पर 3.34 प्रतिशत, उपस्कर लागत पर 10.34 प्रतिशत और भंडारण टैंकों की लागत पर 4 प्रतिशत की दर से जेएनपीटी द्वारा परिकलित किया गया है। सिविल लागत और भंडारण टैंक पर मूल्यहास की दर को कम्पनी अधिनियम, 2013 में निर्धारित मूल्यहास के अनुसार देखा गया है। तथापि, उपस्कर लागत के मामले में मूल्यहास की दर कम्पनी अधिनियम, 2013 में निर्धारित मूल्यहास के अनुसार 10 प्रतिशत की दर से सुविचारित की गई है।

(v). जैसाकि पहले बताया गया है, अप्रकट प्रशुल्क हेतु दिशानिर्देश विनिर्दिष्ट करते हैं कि पत्तन भूमि के लिए लाइसेंस शुल्क तत्संबंधी महापत्तन न्यासों के दरमान में निर्धारित दरों के आधार पर अनुमान लगाया गया है।

लाइसेंस शुल्क पत्तन द्वारा जेएनपीटी के मौजूदा दरमान के अध्याय-7 की अनुसूची 7.1 में निर्धारित दर के अनुसार रु0 25.45 प्रति वर्ग मी. प्रति माह की दर पर 730000 वर्ग मी. बैकअप क्षेत्र के लिए अनुमानित किया गया है। पत्तन द्वारा यथा अनुमानित लाइसेंस शुल्क इस विश्लेषण में सुविचारित किया गया है।

(xiii). जेएनपीटी द्वारा एएलबीटी के लिए जमा किए गए अप्रकट प्रशुल्क निर्धारण हेतु विवरण उपर्युक्त विश्लेषण के अनुसार संशोधित किया गया है। संशोधित विवरण की प्रति अनुबंध-1 रूप में संलग्न की गई है।

(क). कार्गो प्रहस्तन गतिविधि:

(i). लिक्विड कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के लिए वार्षिक राजस्व अपेक्षा जो प्रचालन लागत और नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ का जोड़ है, पत्तन द्वारा अनुमानित रु0 139.38 करोड़ के स्थान पर रु0 139.05 करोड़ अनुमानित किया गया है।

(ii). जेएनपीटी ने दिसम्बर 2013 के अपने संशोधित प्रस्ताव में यह देखा गया है कि प्रहस्तन प्रभारों के लिए कुल राजस्व अपेक्षा का 95 प्रतिशत और विविध प्रभारों का 5 प्रतिशत प्रभाजित किया गया है, जैसाकि लिक्विड बल्क टर्मिनल के लिए अप्रकट दिशानिर्देशों में विनिर्दिष्ट किया गया है।

(iii). जेएनपीटी ने अपने संशोधित प्रस्ताव में कच्चे तेल की सम्पूर्ण क्षमता तटीय, पीओएल क्षमता का 60 प्रतिशत विदेशी और शेष 40 प्रतिशत तटीय और अन्य लिक्विड क्षमता का 72 प्रतिशत विदेशी और अन्य लिक्विड क्षमता का 28 प्रतिशत तटीय सुविचारित किया है। यह यातायात अनुमानों के आधार पर और भविष्य रुझान पर विचार करते हुए भी बताया गया है। विश्लेषण में इस स्थिति पर विश्वास किया गया है।

(iv). जेएनपीटी ने वर्ष 2028-29 के दौरान प्रचलित होने वाले यातायात के आधार पर बर्थ अधिग्रहण एवं प्रत्येक प्रकार के कार्गो के प्रहस्तन किए जाने के लिए पाइपलाइन तथा लदाई आर्म की पूंजी लागत के अनुपात पर विचार करते हुए निर्धारित की है। इस संबंध में, यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि कांडला पत्तन न्यास (केपीटी) में लिक्विड जेट्टी के लिए अप्रकट प्रशुल्क निर्धारित करते समय, प्रत्येक कार्गो के लिए प्रति टन प्रहस्तन दर प्रत्येक कार्गो की प्रहस्तन दर और प्रत्येक प्रकार के कार्गो के मामले में विदेशी तथा तटीय कार्गो के अनुपात के आधार पर निर्धारित किया गया था।



इसलिए, जेएनपीटी से जेएनपीटी द्वारा अंगीकृत दृष्टिकोण के सापेक्ष प्रति टन प्रहस्तन दर पर पहुंचने के लिए केपीटी द्वारा अंगीकृत दृष्टिकोण की जांच करने और विश्लेषण के साथ जेएनपीटी द्वारा अंगीकृत दृष्टिकोण का औचित्य बताने का अनुरोध किया गया था। इस संबंध में, जेएनपीटी ने सामान्य रूप से कहा है कि इसने पहुंच को प्रहस्तन से अपेक्षित राजस्व रूप में अंगीकृत किया है, प्रति घंटा दरों के आधार पर संग्रहीत किया गया है।

जेएनपीटी द्वारा दिया गया विवरण स्पष्ट नहीं है, क्योंकि प्रहस्तन दरें प्रति टन आधार पर ही वसूल किए जाने के लिए प्रस्तावित की गई हैं। जेएनपीटी ने प्रत्येक प्रकार के कार्गो के प्रहस्तन के लिए तैनात किए जाने वाले पाइपलाइन तथा लदाई आर्म की पूंजी लागत पर विचार किए जाने के पीछे का आधार अथवा कोई औचित्य नहीं भेजा है। इसके अलावा, वर्ष 2028-29 के यातायात का संघटन जिसे प्रत्येक कार्गो के मामले में बर्थ अधिग्रहण निर्धारित करने के लिए जेएनपीटी द्वारा आधार रूप में लिया गया है, प्रत्येक कार्गो की सर्वोत्तम क्षमता से पूरी तरह भिन्न देखा गया है, इसके परिणामस्वरूप 70 प्रतिशत उपयोगिता पर एक वर्ष में 20140 घंटों के लिए बर्थ की अपेक्षा है। इस संबंध में, इसे ध्यान में रखा जाना है कि 70 प्रतिशत उपयोगिता पर एक वर्ष में 2 बर्थों के लिए उपलब्ध कुल घंटे केवल 12264 घंटे (अर्थात्  $365 \text{ दिन} \times 24 \text{ घंटे} \times 70\% \text{ उपयोगिता} \times 2 \text{ बर्थ}$ ) हैं।

जेएनपीटी द्वारा अंगीकृत दृष्टिकोण के लिए स्पष्टता के अभाव में, यह संभव नहीं पाया गया है कि पत्तन द्वारा अंगीकृत दृष्टिकोण पर विचार किया जाए। उपर्युक्त स्थिति के मद्देनजर, प्रत्येक कार्गो के मामले में प्रति टन प्रहस्तन दर प्रत्येक कार्गो की प्रहस्तन दर और अनुमानित राजस्व अपेक्षा को पूरा करने के लिए विदेशी/तटीय कार्गो की उनकी वैयक्तिक संघटन के आधार पर निर्धारित की गई है। ऐसा दृष्टिकोण न केवल केपीटी मामले में अंगीकृत किया गया है, जैसाकि ऊपर उल्लेख किया गया है परन्तु अन्य महापत्तन न्यासों में अप्रकट प्रशुल्क के निर्धारण में भी बताया गया है।

- (v). सरकार के नीति निदेश के अनुसार, रियायती प्रशुल्क तटीय कार्गो (कच्चा तेल, लौह अयस्क और लौह अयस्क गुटिकाओं सहित ताप कोयला और पीओएल से इतर) सामान्य कार्गो/पोत संबंधित प्रभारों के 60 प्रतिशत से अनाधिक निर्धारित किया जाना है। तदनुसार, जेएनपीटी ने अपने संशोधित प्रस्ताव में कच्चे तेल और पीओएल के लिए किसी तटीय दरों का प्रस्ताव नहीं किया है और सरकारी नीति के अनुसार अन्य लिक्विडों के तटीय कार्गो के लिए रियायती दरों का प्रस्ताव किया है।
- (vi). उपयोक्ताओं/संभावी बोलीदाताओं ने 'अन्य लिक्विडों' के अधीन आने वाले प्रत्येक कार्गो के लिए अलग-अलग दरों हेतु अनुरोध किया है। जैसाकि यूएलएआईपीएल द्वारा उल्लेख किया गया है, 'अन्य लिक्विडों' के अधीन कार्गो की प्रत्येक मद के लिए प्रशुल्क वीपीटी में निर्धारित किया गया था। तथापि, यहां पर यह देखा जाए कि वीपीटी का प्रस्ताव स्वतः ही अन्य लिक्विडों के लिए अप्रकट प्रशुल्क के निर्धारण के लिए ही था और 'अन्य लिक्विडों' के अधीन प्रत्येक कार्गो की हिस्सेदारी वीपीटी द्वारा अनुमानित की गई थी। संदर्भित जेएनपीटी मामले में, पत्तन ने 'अन्य लिक्विडों' के अधीन प्रत्येक कार्गो मद के लिए क्षमता हिस्सेदारी नहीं भेजी है और जैसा जेएनपीटी द्वारा स्वीकार किया गया है, ऐसी सूचना के अभाव में, 'अन्य लिक्विडों' के अधीन कार्गो वार प्रशुल्क निर्धारित करना संभव नहीं हो पाएगा।
- (vii). प्रहस्तन गतिविधि और कुल सर्वोत्तम क्षमता से संबंधित कुल राजस्व अपेक्षा के 5 प्रतिशत पर विचार करते हुए, विविध लेवी रु0 4.41 प्रति टन परिगणित होती है। विविध लेवी पिगिंग, कम्प्रेसर प्रभारों, वेपोराइजर प्रभारों और ऐसे संबंधित प्रभारों जैसी सेवाओं को कवर करने के लिए देखा गया है।

(ख). बर्थिंग गतिविधि:

पहले स्पष्ट किए गए विश्लेषण के आधार पर, बर्थिंग सेवा से राजस्व अपेक्षा रु0 16.20 करोड़ परिगणित होती है जैसाकि पत्तन द्वारा अनुमान लगाया गया है।

पोतों की औसत जीआरटी 24997 जीआरटी और प्रचालन घंटे 12264 (6132 घंटे प्रति बर्थ  $\times 2$  बर्थ) पर विचार करते हुए, जेएनपीटी ने कुल जीआरटी घंटे निर्धारित किए हैं। विदेशी तथा तटीय पोतों के 64:36 अनुपात पर विचार करते हुए, पत्तन ने अपने संशोधित प्रस्ताव में विदेशगामी पोतों के लिए रु0 0.62 प्रति जीआरटी प्रति घंटा के बर्थ किराया प्रभार पर निर्धारित किया है।

अपने प्रारंभिक प्रस्ताव में, जेएनपीटी ने 48547 जीआरटी पर पोत की औसत जीआरटी के आधार पर बर्थ किराये की अपनी गणना आधारित की थी। संभावी बोलीदाताओं में से एक मै0 आईओटी इंफ्रास्ट्रक्चर एंड एनर्जी सर्विस लिमिटेड द्वारा किए गए निवेदनों के आधार पर, जेएनपीटी ने अपने संशोधित प्रस्ताव में 24997 जीआरटी पर पोतों की औसत जीआरटी पर विचार किया था। यह पिछले वर्षों अर्थात् 2010/11, 2011-12 और 2012-13 के दौरान कच्चा तेल, पीओएल और अन्य लिक्विडों को ढोने वाले पोतों के वार्षिक औसत जीआरटी की औसत के आधार पर देखा गया है। इस विश्लेषण में इस स्थिति पर विश्वास किया गया है।

विदेशी पोतों और तटीय पोतों के 64:36 अनुपात के आधार पर और बर्थिंग सेवा से राजस्व अपेक्षा को लेखा में लेते हुए और तटीय पोतों के जीआरटी घंटों और विदेशगामी पोतों के जीआरटी घंटों के अनुपात पर विचार करते हुए, जेएनपीटी द्वारा परिगणित रु0 0.62 की अप्रकट बर्थ किराया दर सही और अन्य अप्रकट प्रशुल्क मामलों में अंगीकृत दृष्टिकोण के अनुसार पाई गई है।

इस संबंध में, यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि बर्थिंग गतिविधि के अधीन पूंजी लागत और प्रचालन लागतें दो बर्थों के संदर्भ में सुविचारित की गई हैं। इसलिए, ऊपर दिए गए बर्थ किराया दो बर्थों के लिए लागू हैं। एक पोत द्वारा केवल एक बर्थ के अधिग्रहण के मामले में, एक बर्थ के लिए प्रासंगिक दर ही लागू की जानी चाहिए। इस प्रकार, पोत द्वारा केवल एक बर्थ के अधिग्रहण के मामले

में, विदेशी पोतों पर रु० 0.31 प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग की अपक्रंट बर्थ किराया दर और तटीय पोतों पर रु० 0.19 प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग लागू किया जाएगा। इस संबंध में उपयुक्त टिप्पणी बर्थ किराया प्रभारों के अधीन संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची में निर्धारित की गई है। शुष्क बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए विशाखापत्तन पत्तन न्यास के आंतरिक हारबर में पश्चिम घाट-उत्तर बर्थ (डब्ल्यूक्यू-7 और डब्ल्यूक्यू-8) के विकास के लिए अपक्रंट प्रशुल्क निर्धारित करते समय और एमबीपीटी की दो परियोजनाओं अर्थात् ऑफशोर बहुउद्देशीय कार्गो बर्थ और हारबर वॉल बर्थ के मामले में संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण के मामले में यह दृष्टिकोण अंगीकृत किया गया है।

केवल रूपए रूप में अपक्रंट बर्थ किराया प्रभार अनुमोदित करने के लिए अन्य महापत्तन न्यासों पर अपक्रंट बर्थ किराया अनुमोदित करने के समय इस प्राधिकरण द्वारा पहले ही निर्णय लिया जा चुका है। रुपया मूल्यवर्गित बर्थ किराया के लिए जेएनपीटी का प्रस्ताव अन्य अपक्रंट प्रशुल्क मामलों में इस प्राधिकरण द्वारा लिए गए निर्णय के अनुसार है।

(ग). भंडारण गतिविधि:

- (i). पहले स्पष्ट किए गए विश्लेषण के आधार पर, भंडारण गतिविधि से राजस्व अपेक्षा पत्तन द्वारा अनुमानित रु० 140.36 करोड़ की बजाय रु० 141.60 करोड़ परिगणित होता है।
  - (ii). जेएनपीटी ने साध्यता रिपोर्ट के आधार पर 659690 मी.ट. पर भंडारण टैंक फार्म के लिए क्षमता पर विचार किया है। जेएनपीटी ने 70 प्रतिशत उपयोगिता (256 दिन) पर 365 दिनों के लिए 659690 मी.ट. पर टैंक फार्म की क्षमता के आधार पर भंडारण प्रभार का अनुमान लगाया है। इस संबंध में, विशिष्ट प्रश्न के संबंध में, जेएनपीटी ने पुष्टि की है कि लिक्विड कार्गो एक वर्ष में 256 दिन भंडारित किया जाएगा ताकि बीओटी प्रचालक कार्गो के भंडारण से राजस्व अपेक्षा अर्जित करेगा।
  - (iii). 659690 केएल पर टैंक फार्म की क्षमता पर विचार करते हुए, जैसाकि 70 प्रतिशत पर 365 प्रचालन दिनों के लिए पहले चर्चा की गई है, जेएनपीटी ने रु० 8.33 प्रति टन प्रति दिन का भंडारण प्रभार निर्धारित किया है। राजस्व अपेक्षा में बदलाव के मद्देनजर, रु० 8.40 प्रति टन प्रतिदिन का भंडारण प्रभार परिगणित किया गया है।
- (xiv). प्रस्तावित संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची में, जेएनपीटी ने सामान्य शब्दों जैसे तटीय पोत, विदेशी पोत, निःशुल्क अवधि, पत्तन, टीएएमपी और टन के लिए परिभाषाएं प्रस्तावित की हैं। ये परिभाषाएं अन्य अपक्रंट प्रशुल्क मामलों और अन्य महापत्तनों तथा निजी टर्मिनलों के दरमान में तत्संबंधी शब्दों के लिए निर्धारित परिभाषाओं के अनुसार पाए गए हैं।
- (xv). जेएनपीटी ने कुछ सामान्य शर्तें जैसे विलंबित भुगतानों/धनवापसियों पर ब्याज की वसूली शासित करने वाली शर्तें, बिलों का पूर्णांकन, टर्मिनल प्रचालक पर आरोप्य उपयुक्त स्तर से अधिक विलंब के लिए प्रभारों की वसूली नहीं करना, विदेशगामी पोत अथवा तटीय पोत के रूप में पोत के वर्गीकरण के लिए मानदंड निर्धारित करने वाली शर्तें, 60 प्रतिशत रियायती प्रशुल्क निर्धारित करने वाली शर्तें, अधिकतम दरों से कमतर प्रभारों की वसूली के लिए टर्मिनल प्रचालक को उपलब्ध करवाई गई शक्ति को शासित करने वाली शर्तें प्रस्तावित की हैं जो विभिन्न महापत्तन न्यासों की अपक्रंट प्रशुल्क अनुसूची में निर्धारित सामान्य शर्तों के अनुसार पाए गए हैं।
- (xvi). 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित खंड 2.15 में कहा गया है कि प्रचालक पर आरोप्य उपयुक्त स्तर से अधिक विलंबों के लिए उपयोक्ताओं को प्रभारों की अदायगी नहीं करनी होगी। यह शर्त 2005 के दिशानिर्देशों, 2008 के दिशानिर्देशों और 2013 के दिशानिर्देशों के अधीन सभी महापत्तन न्यासों के दरमान में एकसमान रूप से निर्धारित की गई है। उपर्युक्त खंड में निर्धारित सिद्धांत से लेते हुए निजी टर्मिनल प्रचालकों के दरमान में एक सामान्य शर्त यह भी निर्धारित की गई है जहां यह कहते हुए बर्थ किराया प्रचालक द्वारा संग्रहीत नहीं किया जाता है कि यदि पोत टर्मिनल प्रचालक की तट आधारित सुविधाओं की खराबी अथवा अनुपलब्धता की वजह से निष्क्रिय रहता है, पोत के निष्क्रिय रहने की अवधि के दौरान प्रोद्भूत संबद्ध महापत्तन न्यास को देय बर्थ किराया प्रभारों के समकक्ष रियायत टर्मिनल प्रचालक द्वारा स्वीकार की जाएगी। संदर्भित जेएनपीटी मामले में, प्रचालक बर्थ किराया प्रभार संग्रहीत के लिए हकदार होगा और बर्थ किराया अनुसूची टिप्पणी निर्धारित करती है कि उस अवधि के लिए बर्थ किराया वसूल नहीं किया जाएगा जब पोत टर्मिनल प्रचालक के उपस्कर की खराबी अथवा बिजली अथवा टर्मिनल प्रचालक पर आरोप्य किन्हीं अन्य कारणों से लगातार एक घंटा अथवा उससे अधिक समय तक इसके बर्थ पर पोत निष्क्रिय रहता है। इसलिए, सामान्य टिप्पणी का निर्धारण कि यदि तेल पोत तेल टर्मिनल की तट आधारित सुविधाओं की खराबी अथवा अनुपलब्धता की वजह से अथवा टर्मिनल पर आरोप्य किन्हीं अन्य कारणों से निष्क्रिय रहता है तो पोतों के निष्क्रिय रहने की अवधि के दौरान प्रोद्भूत रियायतप्राप्तकर्ता को देय बर्थ किराया प्रभारों के समकक्ष रियायत रियायतप्राप्तकर्ता द्वारा स्वीकार की जाएगी, यह प्रासंगिक नहीं पाया गया है। इसलिए, इसे हटा दिया गया है, जैसाकि जेएनपीटी द्वारा सहमति व्यक्त की गई है।
- (xvii). बर्थ किराया अनुसूची में, सामान्य शर्तें जैसे पोत द्वारा बर्थ अधिग्रहण किए जाने के समय से बर्थ किराया परिकलित किए जाने की अवधि, बर्थ किराये में बर्थ पर प्रदत्त सेवाओं के लिए प्रभार शामिल हैं, जैसे बर्थ का अधिग्रहण, कूड़ा हटाना, बर्थों की सफाई, अग्निशमन आदि और उस अवधि के लिए बर्थ किराया वसूल नहीं किया जाएगा जब पोत टर्मिनल प्रचालक के उपस्कर के खराब होने अथवा बिजली अथवा टर्मिनल प्रचालक पर आरोप्य किन्हीं अन्य कारणों से पोत बर्थ में लगातार एक घंटा अथवा अधिक समय तक निष्क्रिय रहता है, पत्तन के दरमान और अन्य अपक्रंट प्रशुल्क अनुसूची में भी निर्धारित शर्तों के अनुसार देखे गए हैं।
- (xviii). जेएनपीटी ने यह कहते हुए कार्गो प्रहस्तन प्रभारों की अनुसूची के अधीन प्रावधान का प्रस्ताव किया है कि निर्धारित प्रहस्तन प्रभारों में कार्गो लदाई और उतराई प्रभार (जैसी स्थिति हो), पाइपलाइनों के माध्यम से परिवहन, घाटशुल्क आदि शामिल होंगे। इस टिप्पणी में यह भी कहा गया है कि इसमें पोतों से कार्गो की उतराई और उसका भंडारण के प्वाइंट तक स्थानांतरण और आयात कार्गो के मामले में ट्रकों/टैंकों पर लदाई तथा निर्यात कार्गो के मामले में भंडारण टैंक फार्म में ट्रकों/टैंकों से कार्गो की उतराई, लदाई प्वाइंट को कार्गो का स्थानांतरण, पोतों पर लदाई शामिल होगी, जिसे अनुमोदित किया गया है।
- (xix). प्रस्तावित मसौदा संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची में लिक्विड कार्गो के प्रहस्तन के लिए 5 निःशुल्क दिनों का प्रस्ताव किया है। तथापि, एक प्रश्न के जवाब में, जेएनपीटी ने कहा है कि जेएनपीटी में मौजूदा टर्मिनल में प्राप्त होने वाली स्थिति के आधार पर निःशुल्क दिवसों का प्रस्ताव नहीं किया गया

है। इसके अलावा, यह उल्लेखनीय है कि जबतक बीओटी प्रचालक सभी 256 दिनों अर्थात् 70 प्रतिशत उपयोगिता के लिए भंडारण प्रभारों की वसूली नहीं करता है, वह जेएनपीटी द्वारा प्रेषित गणना के अनुसार भंडारण राजस्व अपेक्षा अर्जित करने में समर्थ नहीं होगा। इसलिए, संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची उपयुक्ततः संशोधित की गई है ताकि निःशुल्क दिवसों को दर्शाया जा सके।

- (xx). भंडारण अनुसूची के अधीन, सामान्य शर्तें जैसे, कार्गो के विराम के लिए टर्मिनल के गैर-कार्य दिवसों और सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवसों सहित सभी दिनों के लिए देय भंडारण प्रभार, उस अवधि के लिए भंडारण प्रभार प्रोद्भूत नहीं होगा जब टर्मिनल प्रचालक तब कार्गो की डिलीवरी/नौभरण की स्थिति में नहीं हो जब टर्मिनल प्रचालक पर आरोप्य कारणों की वजह से उपयोक्ता द्वारा अनुरोध किया जाता है, पत्तन के दरमान में निर्धारित शर्तों और अन्य अप्रकट प्रशुल्क अनुसूची के अनुसार भी है।
- (xxi). जेएनपीटी ने भंडारण अनुसूची के अधीन एक टिप्पणी का प्रस्ताव किया है कि जोखिमपूर्ण लिक्विडों पर विलंबशुल्क प्रभार उपर्युक्त अनुसूची में विनिर्दिष्ट सामान्य दरों का 1.25 गुणा वसूल किए जाएंगे। 2005 के दिशानिर्देशों का खंड 5.7.3, जोखिमपूर्ण कंटेनरों/कार्गो के मामले में प्रहस्तन तथा भंडारण प्रभारों पर 25 प्रतिशत की सीमा तक प्रीमियम का निर्धारण किया है। तदनुसार, उक्त टिप्पणी दिशानिर्देश स्थिति के अनुसार देखी गई है और इसलिए अनुमोदित किया गया है।
- (xxii). विविध प्रभार अनुसूची के अधीन, यह कहते हुए टिप्पणी निर्धारित की गई है कि विविध प्रभार प्रदान की जा रही सेवाओं जैसे पिगिंग, कम्प्रेसर प्रभार, वेपोराइजर प्रभार और ऐसे संबंधित प्रभारों के लिए है।
- (xxiii). 2008 के अप्रकट प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.8 के अनुसार, प्रशुल्क सीमाएं 1 जनवरी 2008 और प्रासंगिक वर्ष के 1 जनवरी के बीच आने वाले थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में भिन्नता के 60 प्रतिशत की सीमा तक प्रत्येक वर्ष सूचकांकित किया जाएगा। प्रशुल्क सीमाओं का ऐसा स्वतः समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जाएगा और समायोजित प्रशुल्क सीमाएं प्रासंगिक वर्ष के 1 अप्रैल से अगले वर्ष के 31 मार्च तक प्रभावी रहेंगी। वर्तमान मामले में, चूंकि पूंजी लागत का अनुमानन और अप्रकट प्रशुल्क गणना में सुविचारित प्रचालन लागत की इकाई दर वर्ष 2013 के अनुसार हैं, इसलिए, यह 1 जनवरी 2013 को प्रत्येक वर्ष समायोजित समायोजन के लिए सुविचारित किए जाने वाला आधार डब्ल्यूपीआई निर्धारित करने के लिए उपयुक्त और प्रासंगिक पाया गया है।
- (xxiv). 2013 के संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.2 इस प्राधिकरण से अपेक्षा करता है कि कार्यनिष्पादन मानकों के साथ संदर्भ प्रशुल्क निर्धारित किया जाए। हालांकि 2013 के संशोधित दिशानिर्देश इस प्राधिकरण से यह अपेक्षा नहीं करते हैं कि पत्तन द्वारा प्रस्तावित कार्यनिष्पादन मानकों को देखा जाए, यह अनुमान लगाना उपयुक्त नहीं है कि पत्तन उचित और अर्जित किए जाने योग्य कार्यनिष्पादन मानक प्रस्तावित करेंगे।

जेएनपीटी ने कच्चे तेल, पीओएल उत्पादों (सफेद और काला), एलपीजी/एलएनजी और अन्य लिक्विडों के मामले में कार्यनिष्पादन मानकों का प्रस्ताव किया है। कार्गो मर्दे जिनके लिए कार्यनिष्पादन मानकों का प्रस्ताव किया गया है, कार्गो मर्दों से मिलान नहीं देखा गया है जिसके लिए संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची में प्रशुल्क का प्रस्ताव किया गया है। आज तक संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण में, कार्गो मर्दों जिनके लिए कार्यनिष्पादन मानक प्रस्तावित किए गए हैं वे सामान्यतः ऐसी कार्गो मर्दों से मेल खाते हैं जिनके लिए संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची में प्रशुल्क प्रस्तावित किया गया है। विशिष्ट अनुरोध किए जाने के बावजूद, जेएनपीटी ने एलपीजी/एलएनजी और सफेद एवं काला पीओएल उत्पादों के मामले में कार्यनिष्पादन मानकों के निर्धारण का औचित्य नहीं दिया है। वास्तव में, जेएनपीटी ने विशेष रूप से कहा है कि यह वर्तमान में एलपीजी/एलएनजी के प्रहस्तन की परिकल्पना नहीं की गई है। औचित्य के अभाव में, कार्यनिष्पादन मानक कच्चा तेल, पीओएल उत्पाद और अन्य लिक्विडों के मामले में ही निर्धारित किए गए हैं।

जेएनपीटी ने कच्चे तेल के मामले में 5000 टन प्रति घंटा, सफेद पीओएल उत्पादों के लिए 1000 टन प्रति घंटा, काला पीओएल उत्पादों के लिए 700 टन प्रति घंटा, एलपीजी/एलएनजी के लिए 400 टन प्रति घंटा और अन्य लिक्विडों के मामले में 250 टन प्रति घंटा चिह्नित प्रतिमान निर्धारित करते हुए कार्यनिष्पादन मानकों का प्रस्ताव किया है।

चूंकि अन्य लिक्विडों के मामले में चिह्नित प्रतिमान एक बर्थ के 300 टन प्रति घंटा के आउटपुट की तुलना किए जाने पर कम देखा गया था, इसलिए जेएनपीटी से कार्यनिष्पादन मानकों की समीक्षा करने का अनुरोध किया गया था। इस संबंध में, जेएनपीटी ने कहा है कि चिह्नित प्रतिमान मानक के अनुसार है, जबकि सर्वोत्तम क्षमता के लिए गणनाएं, दिशानिर्देशों द्वारा निर्धारित प्रतिमान लिए गए हैं।

कोयला प्रहस्तन टर्मिनल के लिए संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण हेतु कोचीन पत्तन न्यास के प्रस्ताव और बहुउद्देशीय ऑफ शोर कार्गो टर्मिनल के लिए संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण हेतु मुम्बई पत्तन न्यास (एमबीपीटी) का प्रस्ताव अनुमोदित करते समय, इस प्राधिकरण की जानकारी में यह आया था कि इन दो हाल ही के मामलों में संबद्ध महापत्तन न्यासों द्वारा प्रस्तावित कार्यनिष्पादन मानक काफी कम हैं।

2013 के संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.5 में विनिर्दिष्ट किया गया है कि टीएमपी द्वारा अधिसूचित संदर्भ प्रशुल्क और कार्यनिष्पादन मानक बोली दस्तावेज में उल्लिखित किया जाएगा और बाद में पीपीपी परियोजनाओं के मामले में रियायत करार में उल्लेख किया जाएगा। उक्त दिशानिर्देशों के अनुसार, रियायत करार में शामिल किए गए स्तर पर कार्यनिष्पादन मानकों की उपलब्धि पर, प्रचालक सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क से 15 प्रतिशत अधिक तक उपरी संशोधन की मांग करने के लिए पात्र है। इस प्रकार, प्रशुल्क वृद्धि का दावा करने के लिए कार्यनिष्पादन मानकों की उपलब्धि 2013 के दिशानिर्देशों का फुलकर्म है। महापत्तन न्यासों के प्रस्ताव के आधार पर इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित किया जाने वाला कार्यनिष्पादन मानक रियायत करार की सम्पूर्ण अवधि के दौरान प्रचालक द्वारा वसूल किए जाने वाले प्रशुल्क को महत्वपूर्ण रूप से प्रभावित करता दिखाई देता है। 2013 के दिशानिर्देशों में परिकल्पित कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क के इस प्रावधान के मद्देनजर, यह उचित है कि महापत्तन न्यास देय डिलीजेंस वहन करते हैं और पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा जारी किए गए माडल रियायत करार के लिए परिशिष्ट-15 – कार्यनिष्पादन मानक पर संलग्न किए गए संकेतक प्रतिमानों को पूरी तरह से अंगीकृत करने की बजाय उपयुक्त स्तर पर कार्यनिष्पादन मानकों का प्रस्ताव किए जाने के समय पर्याप्त ध्यान देना होगा। जैसाकि परिशिष्ट-15 में सुझाव दिया गया है, प्रतिमान मुख्य कार्गो मर्दों और अन्य पैरामीटरों के लिए सकल बर्थ दिवस आउटपुट से संबंधित केवल संकेतक होते हैं। भले ही पत्तन न्यास द्वारा प्रस्तावित कार्यनिष्पादन मानक सर्वोत्तम घाट क्षमता की गणना में सुविचारित प्रहस्तन दर से कम हो, तो 2013 के दिशानिर्देशों के अनुसार, बीओटी प्रचालक के पास यह विकल्प होगा कि कार्यनिष्पादन

में बिना कोई सुधार अर्जित किए रियायत करार में निर्धारित कम कार्यनिष्पादन मानक अर्जित करने पर सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क से 15 प्रतिशत अधिक तक प्रशुल्क संशोधन की मांग कर सकता है। प्रशुल्क वृद्धि की मांग किए जाने के समय कार्यनिष्पादन की उपलब्धि के संबंध में शायद यह आशयित प्रयोजन को पूरा न करे जिसके लिए एमओएस द्वारा 2013 के संशोधित दिशानिर्देश जारी किए गए हैं।

उपर्युक्त स्थिति के मद्देनजर, एमओएस से अनुरोध किया गया है कि सभी महापत्तन न्यास उपयुक्त और अर्जित किए जाने योग्य कार्यनिष्पादन मानक प्रस्तावित करे जोकि पीपीपी परियोजना की सर्वोत्तम घाट क्षमता गणना में सुविचारित आउटपुट (प्रहस्तन) दर की अपेक्षा कम नहीं होना चाहिए।

तदनुसार, जेएनपीटी के मौजूदा मामले में भी, कार्यनिष्पादन मानक सर्वोत्तम घाट क्षमता गणना में सुविचारित आउटपुट (प्रहस्तन) दर के आधार पर निर्धारित की गई है। इस प्रकार, कार्यनिष्पादन मानक कच्चे तेल के मामले में 5000 टन प्रति घंटा प्रति बर्थ, पीओएल के मामले में 1000 टन प्रति घंटा प्रति बर्थ और अन्य लिक्विडों के मामले में 300 टन प्रति घंटा प्रति बर्थ निर्धारित किया गया है।

यह स्वीकार करते हुए कि 20113 के संशोधित दिशानिर्देशों का खंड 2.2 इस प्राधिकरण से अपेक्षा करता है कि कार्यनिष्पादन मानक अधिसूचित किए जाएं, जेएनपीटी द्वारा प्रस्तावित शर्तों के साथ हमारे द्वारा यथा संशोधित कार्यनिष्पादन मानक, संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची के साथ अधिसूचित की गई है। ?

- 13.1. उपर्युक्त के अधीन, संदर्भ प्रशुल्क को शासित करने वाली शर्तों के साथ संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची संशोधित की गई है।
  - 13.2. संशोधित संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची **अनुबंध-II** रूप में संलग्न की गई है और हमारे द्वारा यथा संशोधित जेएनपीटी में एएलबीटी के लिए कार्यनिष्पादन मानक **अनुबंध-III** रूप में संलग्न किए गए हैं।
  - 13.3. परिणामस्वरूप, और उपर्युक्त कारणों से, और समग्र विचार-विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण जेएनपीटी में एएलबीटी के लिए संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची अनुमोदित करता है और कार्यनिष्पादन मानकों के साथ अधिसूचित करता है।
  - 13.4. संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2013 के खंड 2.5 के अनुसार, इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित संदर्भ प्रशुल्क और कार्यनिष्पादन मानक बोली दस्तावेज और तत्पश्चात पीपीपी परियोजनाओं के मामले में रियायत करार में उल्लिखित किए जाएंगे। तदनुसार, जेएनपीटी को यह सलाह दी जाती है कि संदर्भ प्रशुल्क और कार्यनिष्पादन मानक बोली दस्तावेज और तत्पश्चात पीपीपी परियोजनाओं के मामले में रियायत करार में शामिल किए जाएं, जैसाकि पत्तन द्वारा सहमति व्यक्त की गई है।
  - 14.1. वाणिज्यिक प्रचालन शुरू होने की तारीख (सीओडी) से उसी वित्तीय वर्ष के 31 मार्च तक, प्रशुल्क उस वर्ष के लिए प्रासंगिक सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क तक सीमित किया जाएगा, जोकि अधिकतम होगा। उपर्युक्त संदर्भ प्रशुल्क 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के पैरा 2.2 में यथा उपलब्ध करवाए गए सूचकांकन के आधार पर प्रत्येक वर्ष स्वतः संशोधित किया जाएगा जोकि सम्पूर्ण रियायत अवधि के लिए लागू होगी।
- तथापि, पीपीपी प्रचालक अनुगामी वित्तीय वर्ष के 1 अप्रैल से कम से कम 90 दिन पहले प्रासंगिक वित्तीय वर्ष के लिए सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क से ऊपर प्रचालन के दूसरे वर्ष से आगे से कार्यनिष्पादन मानकों ("कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क") के साथ प्रशुल्क का प्रस्ताव करने के लिए स्वतंत्र होगा। ऐसा कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क उस प्रासंगिक वित्तीय वर्ष के लिए सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क से 15 प्रतिशत से अधिक नहीं होगा (और यह अधिकतम प्रशुल्क सीमा होगी)। कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क अगले वित्तीय वर्ष के पहले दिन से प्रभावी होगा और सम्पूर्ण वित्तीय वर्ष के लिए लागू होगा।
- 14.2. प्रस्ताव प्रचालन के प्रथम वर्ष में प्रचालन के महीनों की वास्तविक संख्या के लिए अथवा रियायत करार में यथा शामिल किए गए पिछले 12 महीनों में, जैसी भी स्थिति हो, कार्यनिष्पादन मानक की उपलब्धि दर्शाते हुए परियोजना के रियायत करार के अधीन नियुक्त किए गए स्वतंत्र इंजीनियर से प्रमाणपत्र के साथ इस प्राधिकरण को जमा किया जाएगा।
  - 14.3. प्रस्ताव प्राप्त होने पर, यह प्राधिकरण प्राप्ति के 7 दिनों के भीतर 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के पैरा 5 में यथा दिए गए कार्यनिष्पादन मानकों की उपलब्धि पर महापत्तन न्यास के मतों की मांग करेगा।
  - 14.4. पिछले 12 महीनों में रियायत करार में यथा शामिल कार्यनिष्पादन मानक प्रचालक द्वारा अर्जित नहीं किए जाने की स्थिति में, यह प्राधिकरण अनुवर्ती वित्तीय वर्ष के लिए कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क अधिसूचित करने के लिए प्रस्ताव पर विचार नहीं करेगा और प्रचालक अनुवर्ती वित्तीय वर्ष के लिए लागू सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क के लिए ही हकदार होगा।
  - 14.5. महापत्तन न्यास के मतों पर विचार करने के बाद, यदि यह प्राधिकरण संतुष्ट होता है कि रियायत करार में यथा शामिल कार्यनिष्पादन मानक अर्जित किए गए हैं तो वह अगले वित्तीय वर्ष के 1 अप्रैल से लागू किए जाने वाले कार्यनिष्पादन 15 मार्च तक अधिसूचित करेगा।
  - 14.6. कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क के प्रस्ताव पर विचार करते समय, यह प्राधिकरण कार्यनिष्पादन मानकों पर विचार करेगा और प्रचालक द्वारा इसका अनुपालन किया जाएगा। यह प्राधिकरण प्रचालक द्वारा कार्यनिष्पादन मानकों की उपलब्धि अथवा अन्यथा के आधार पर कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क प्रस्ताव को स्वीकार अथवा खारिज करने पर निर्णय करेगा। सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क और कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क का निर्धारण 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के साथ संलग्न परिशिष्ट में दर्शाया गया उदाहरण अनुसरित करेगा।

14.7. प्रचालन के तीसरे वर्ष से, पीपीपी प्रचालक से कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क प्रस्ताव इस शर्त के अधीन इस प्राधिकरण द्वारा स्वतः अधिसूचित किया जाएगा कि पिछले 12 महीनों की अवधि में कार्यनिष्पादन मानक की उपलब्धि स्वतंत्र इंजीनियर द्वारा यथा प्रमाणित होगी। पीपीपी प्रचालक, तीसरे वर्ष से आगे कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क के लिए, 1 मार्च तक स्वतंत्र इंजीनियर से उपलब्धि प्रमाणपत्र के साथ कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क प्रस्ताव जमा करेगा और यह प्राधिकरण 20 मार्च तक अधिसूचित करेगा, कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क अनुगामी वित्तीय वर्ष से प्रभावी होगा।

14.8. यदि किसी उपयोक्ता को इस प्राधिकरण द्वारा यथा अधिसूचित कार्यनिष्पादन मानकों के पीपीपी प्रचालकों द्वारा अर्जित नहीं किए जाने के संबंध में कोई शिकायत हो तो वह इस प्राधिकरण को अभ्यावेदन दे सकता है जो बाद में अभ्यावेदन की जांच करेगा और संबद्ध महापत्तन न्यास को अपने निष्कर्ष देगा। महापत्तन न्यास तत्संबंधी रियायत करार के प्रावधानों के अनुसार निष्कर्षों पर जरूरी कार्रवाई करने के लिए बाध्य होगा।

14.9. रियायत करार के हस्ताक्षर होने के 15 (पन्द्रह) दिनों के भीतर, संबद्ध प्रचालक रियायत करार इस प्राधिकरण को अग्रेषित करेगा जिसे वह अपनी वेबसाइट पर डालेगा।

14.10. पीपीपी प्रचालक कार्गो यातायात, जलयान बर्थ दिवस आउटपुट, जलयानों का औसत घुमाव समय, औसत बर्थिंग-पूर्व प्रतीक्षा समय एवं प्रत्येक बर्थ के लिए वसूल किए गए प्रशुल्क पर तिमाही रिपोर्टें इस प्राधिकरण को भेजेगा। प्रत्येक तिमाही की समाप्ति के बाद एक महीने के भीतर पीपीपी प्रचालक द्वारा तिमाही रिपोर्टें जमा की जाएंगी। कोई अन्य सूचना जो इस प्राधिकरण को अपेक्षित होगी, वह भी समय-समय पर उन्हें भेजी जाएगी।

14.11. यह प्राधिकरण पीपीपी प्रचालक से सभी ऐसी प्राप्त सूचना अपनी वेबसाइट पर प्रकाशित करेगा। तथापि, यह प्राधिकरण कुछ ऐसे विशेष आंकड़े/सूचना प्रकाशित नहीं करने के बारे में किसी प्रचालक से अनुरोध प्राप्त होने पर विचार करेगा जो वाणिज्यिक रूप से संवेदनशील हो सकते हैं। ऐसे अनुरोध के साथ प्रश्नधीन आंकड़ों/सूचना की वाणिज्यिक संवेदनशीलता के संबंध में विस्तृत औचित्य और उनके प्रकाशन पर उनके राजस्व/प्रचालन पर संभावित प्रतिकूल प्रभाव शामिल किया जाना चाहिए। इस संबंध में प्राधिकरण का निर्णय अंतिम होगा।

टी. एस. बालासुब्रह्मण्यम, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन III/4/असाधारण/143/13]

#### अनुबंध - I

जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास में विकसित किए जाने वाले अतिरिक्त लिक्विड बल्क टर्मिनल के लिए संदर्भ प्रशुल्क गणना

रु० करोड़ों में

क्र.सं.	विवरण	जेएनपीटी का संशोधित प्रस्ताव दिनांक 27 दिसम्बर 2013	टीएएमपी द्वारा संशोधित अनुमान
<b>I</b>	<b>सर्वोत्तम क्षमता</b>		
(क)	लिक्विड कार्गो की प्रतिशत हिस्सेदारी:		
	- कच्चा तेल (एस1)	9.79%	9.79%
	- पीओएल (एस2)	75.20%	75.20%
	- अन्य लिक्विड (एस3)	15.01%	15.01%
(ख)	लिक्विड कार्गो की प्रहस्तन दर प्रतिदिन:		
	- कच्चा तेल (पी1)	120000	120000
	- पीओएल (पी2)	24000	24000
	- अन्य लिक्विड (पी3)	7200	7200
(ग)	एक बर्थ के लिए सर्वोत्तम घाट क्षमता = $0.7 * ((एस1*पी1)+(एस2*पी2)+(एस3*पी3)) * 365$	7889002	7889002
(घ)	दो बर्थों के लिए सर्वोत्तम घाट क्षमता = $0.7 * ((एस1*पी1)+(एस2*पी2)+(एस3*पी3)) * 365$	15778004	15778004
	<b>सर्वोत्तम क्षमता मिलियन टनों में/वार्षिक</b>	<b>15.78</b>	<b>15.78</b>
<b>II</b>	<b>पूँजी लागत</b>		
			रु० करोड़ों में
क.	कार्गो प्रहस्तन गतिविधि:		
(क)	सिविल लागतें		
	अप्रोच ब्रिज (15 मी.)	266.94	266.94
	अन्य सिविल कार्य (फ्रेन्सिंग, कम्पाउंड दीवार, ड्रेनेज)	1.00	1.00
	नियंत्रण टावर, अग्निशमन तथा जल आपूर्ति एवं पम्प हाउस के लिए बिल्डिंग	1.26	1.26
	विविध लागत @ 5%	13.46	13.46
	(क)	282.66	282.66
(ख)	उपस्कर लागतें		

	मरीन लदाई आर्म		
	- कच्चा तेल ( 2 सं.)	10.00	10.00
	- पीओएल (12 सं.)	54.00	54.00
	पाइप लाइन लागत और मरीन लदाई आर्म		
	- कच्चा तेल	24.30	24.30
	- पीओएल	57.60	57.60
	- अन्य	80.93	80.93
	नियंत्रण प्रणाली और टैंक ऑटोमेशन प्रणाली	7.96	7.96
	बिजली प्रणाली	9.50	9.50
	जल/हवा/नाइट्रोजन/बंकरिंग लाइनें	0.77	0.77
	जेट्टी के लिए अग्निशमन प्रणाली	9.00	9.00
	विविध लागत @ 5%	12.70	12.70
	(ख)	266.76	266.76
	कार्गो ग्रहस्तन गतिविधि के लिए कुल पूंजी लागतें	549.42	549.42
ख.	बर्थिंग गतिविधि:		
	2 सं. जेट्टी ढांचा	68.91	68.91
	निकर्षण बर्थ पाकेट	1.40	1.40
	नियंत्रण टावर के लिए बिल्डिंग सह बिजली सबस्टेशन के साथ पम्प हाउस	2.00	2.00
	विविध लागत @ 5%	3.62	3.62
	बर्थिंग गतिविधि के लिए कुल पूंजी लागतें	75.93	75.93
ग.	भंडारण गतिविधि:		
(क)	सिविल लागतें		
	भंडारण क्षेत्र फिलिंग तथा भूमि सुधार	43.80	43.80
	फिलिंग कार्य सहित टैंक फार्म फाउंडेशन कार्य	145.82	145.82
	भंडारण टैंक — टैंक फेब्रिकेशन तथा इरेक्शन आदि	161.93	161.93
	आंतरिक सड़के और रेलवे	16.27	16.27
	विविध प्रभार @ 5%	18.39	18.39
	(क)	386.21	386.21
(ख)	अभियांत्रिक लागतें		
	टैंक फार्म क्षेत्र के लिए अग्निशामक	9.26	9.26
	ट्रक और वैगन लदाई फार्म	19.72	19.72
	विविध प्रभार @ 5%	1.45	1.45
	(ख)	30.43	30.43
	भंडारण गतिविधि के लिए कुल पूंजी लागतें	416.64	416.64
घ.	परियोजना की कुल पूंजी लागत (क + ख + ग)	1041.99	1041.99
III	प्रचालन लागत		₹ करोड़ों में
क.	कार्गो ग्रहस्तन गतिविधि:		
	(क). बिजली लागत	4.12	4.12
	(जेएनपीटी — 13.2 हैक्टेयर वॉटर फ्रंट क्षेत्र * 240000 इकाईयां प्रति हैक्टेयर @ ₹0 13 प्रति इकाई)		
	(टीएएमपी — 13.2 हैक्टेयर वाटर फ्रंट. क्षेत्र * 240000 इकाईयां प्रति हैक्टेयर @ ₹0 13 प्रति इकाई)		
	(ख). मरम्मत और अनुस्क्षण		
	- सिविल कार्य (सिविल लागतों पर 1 प्रतिशत)	2.83	2.83
	- उपस्कर लागत (उपस्कर लागत पर 2 प्रतिशत)	5.34	5.34
	(ग). बीमा (सकल अचल परिसंपत्तियों पर 1 प्रतिशत)	5.49	5.49
	(घ). मूल्यहास		
	-सिविल कार्य (सिविल लागतों पर 3.34 प्रतिशत)	9.44	9.44
	- उपस्कर लागत	9.90	9.58
	(जेएनपीटी — पाइपलाइन लागत के अलावा उपस्कर लागतों पर 10.34 प्रतिशत)		
	(टीएएमपी — पाइपलाइनों के अलावा उपस्कर लागतों पर 10 प्रतिशत)		
	- पाइपलाइन लागत (पाइपलाइन लागतों पर 4 प्रतिशत)	6.84	6.84
	(ड). लाइसेंस शुल्क		

	(जेएनपीटी - वाटर फ्रंट के लिए - 132000 वर्ग मीटर * ₹0 25.45 प्रति वर्ग मी. * 12 माह * 0.5) (टीएएमपी - वाटर फ्रंट के लिए - 132000 वर्ग मी. - ₹0 25.45 प्रति वर्ग मी. * 12 माह * 0.5)	2.02	2.02
	(च). अन्य व्यय (सकल अचल परिसंपत्तियों पर 1 प्रतिशत)	5.49	5.49
	<b>कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के लिए प्रचालन लागत</b>	<b>51.47</b>	<b>51.14</b>
<b>ख.</b>	<b>बर्थिंग गतिविधि:</b>		
	(क). मरम्मतें और अनुरक्षण प्रभार (बर्थ लागतों पर 1 प्रतिशत)	0.76	0.76
	(ख). मूल्यहास (बर्थ लागत पर 3.34 प्रतिशत)	2.54	2.54
	(ग). बीमा (बर्थ लागतों पर 1 प्रतिशत)	0.76	0.76
	<b>बर्थिंग गतिविधि के लिए प्रचालन लागत</b>	<b>4.05</b>	<b>4.05</b>
<b>ग.</b>	<b>भंडारण गतिविधि:</b>		
<b>(i)</b>	<b>पीओएल तथा अन्य लिविवड भंडारण टैंक फार्म</b>		
	(क). बिजली लागत	22.78	22.78
	(जेएनपीटी - 73 हैक्टेयर भूमि * 240000 इकाई प्रति हैक्टेयर @ ₹0 13 प्रति इकाई) (टीएएमपी - 73 हैक्टेयर भूमि * 240000 इकाईयां प्रति हैक्टेयर @ ₹0 13 प्रति इकाई)		
	(ख). मरम्मतें और अनुरक्षण		
	- सिविल कार्य (सिविल लागतों पर 1 प्रतिशत)	2.16	3.86
	- उपस्कर लागत (उपस्कर लागतों पर 2 प्रतिशत)	0.96	0.61
	(ग). बीमा (सकल अचल परिसंपत्तियों पर 1 प्रतिशत)	4.17	4.17
	(ख). मूल्यहास		
	- सिविल कार्य (सिविल लागतों पर 3.34 प्रतिशत)	7.22	7.22
	- उपस्कर लागत	3.15	3.04
	(जेएनपीटी - भंडारण टैंक लागत के सिवाय उपस्कर लागतों पर 10.34 प्रतिशत) (टीएएमपी - भंडारण टैंक लागत के सिवाय उपस्कर लागतों पर 10 प्रतिशत)		
	- भंडारण टैंक लागत - (भंडारण टैंक लागत पर 4 प्रतिशत)	6.80	6.80
	(ड). लाइसेंस शुल्क	22.29	22.29
	(केपीटी - 730000 वर्ग मी. भूमि * ₹0 25.45 प्रति वर्ग मी. * 12 माह) (केपीटी - 730000 वर्ग मी. भूमि * ₹0 25.24 प्रति वर्ग मी. * 12 माह)		
	(च). अन्य व्यय (सकल अचल परिसंपत्तियों पर 1 प्रतिशत)	4.17	4.17
	<b>पीओएल तथा अन्य लिविवड भंडारण टैंक फार्म के लिए प्रचालन लागत</b>	<b>73.69</b>	<b>74.94</b>
<b>IV</b>	<b>अनुमानित राजस्व अपेक्षा और अपफ्रंट प्रशुल्क</b>		
<b>क.</b>	<b>कार्गो प्रहस्तन गतिविधि:</b>		
<b>(i).</b>	<b>अनुमानित राजस्व अपेक्षा</b>		
	(क). कुल प्रचालन लागत	51.47	51.14
	(ख). नियोजित पूंजी पर प्रतिशत @ 16%	87.91	87.91
	(ग). लिविवड प्रहस्तन गतिविधि से कुल राजस्व अपेक्षा	<b>139.38</b>	<b>139.05</b>
<b>(ii).</b>	<b>राजस्व अपेक्षा का प्रभाजन</b>		
	(क). लिविवड प्रहस्तन प्रभार (95%)	132.41	132.10
	(ख). विविध प्रभार (5%)	6.97	6.95
	(ग). लिविवड प्रहस्तन गतिविधि से कुल राजस्व अपेक्षा	<b>139.38</b>	<b>139.05</b>
<b>(iii).</b>	<b>लिविवड प्रहस्तन प्रभार</b>		
	(क). लिविवड प्रहस्तन प्रभार		
	- राजस्व अपेक्षा (₹0 करोड़ों में)	132.41	132.02
	- क्षमता (मिलियन मीट्रिक टन प्रतिवर्ष)	15.78	15.78
	- प्रति टन प्रहस्तन दर (₹0 में)		
	- कच्चा तेल	<b>15.44</b>	<b>21.53</b>
	- पीओएल	<b>77.20</b>	<b>107.65</b>
	- अन्य लिविवड	<b>257.35</b>	<b>404.09</b>
	(ख). विविध प्रभार		
	- राजस्व अपेक्षा (₹0 करोड़ों में)	6.97	6.95
	- क्षमता (मिलियन मीट्रिक टन प्रतिवर्ष)	15.78	15.78
	- विविध प्रभार (₹0 प्रति टन)	<b>4.42</b>	<b>4.41</b>

ख.	भंडारण गतिविधि:		
(i).	पीओएल तथा अन्य लिक्विड भंडारण टैंक फार्म		
	अनुमानित राजस्व अपेक्षा		
	(क). कुल प्रचालन लागत	73.69	74.94
	(ख). नियोजित पूंजी पर प्रतिलाल @ 16%	66.66	66.66
	(ग). भंडारण गतिविधि से कुल राजस्व अपेक्षा	140.36	141.60
	टैंक फार्म की क्षमता कि.ली. में	659690	659690
	प्रचालन दिनों की सं.	365	365
	सर्वोत्तम उपयोगिता	70%	70%
	भंडारण प्रभार प्रति टन प्रतिदिन (रुपयों में)	8.33	8.40
	भंडारण प्रभार प्रति टन प्रतिदिन (रुपयों में)	249.82	252.03
ग.	बर्थ किराया प्रभार		
	(क). प्रचालन लागत	4.05	4.05
	(ख). नियोजित पूंजी पर प्रतिलाल @ 16%	12.15	12.15
	(ग). बर्थिंग सेवाओं से कुल राजस्व अपेक्षा	16.20	16.20
	बर्थ किराया प्रभार (दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा) रु० में विदेशगामी पोतों के लिए	0.57	0.62
	बर्थ किराया प्रभार (दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा) रु० में तटीय पोतों के लिए	0.34	0.37

## बर्थ किराया गणना :

क्र.सं.	विवरण	इकाई	जेएनपीटी द्वारा दिए गए अनुसार	हमारे द्वारा यथा संशोधित
i.	पोत की सं.	सं.	1	1
ii.	पोत का औसत जीआरटी	टन	24997	24997
iii.	बर्थ में घंटों की सं.	टन	12264	12264
iv.	कुल जीआरटी घंटे (ii * iii)	जीआरटी घंटे	306563208	306563208
	- विदेशी (64%)	जीआरटी घंटे	196200453	196200453
	- तटीय (36%)	जीआरटी घंटे	110362754.9	110362755
v.	राजस्व अपेक्षा	रु० करोड़ों में	16.20	16.20
vi.	विदेशगामी पोतों के लिए बर्थ किराया प्रभार	रु० प्रति जीआरटी प्रति घंटा	0.62	0.62
vii.	तटीय पोतों के लिए बर्थ किराया प्रभार	रु० प्रति जीआरटी प्रति घंटा	0.37	0.37

## अनुबंध-II

जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास  
अतिरिक्त लिक्विड बल्क टर्मिनल के लिए संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची

## परिभाषाएं

इन दरमान में जब तक संदर्भ अन्यथा अपेक्षा नहीं करें, निम्नलिखित परिभाषाएं लागू होंगी :

- (i). "तटीय पोत" का अर्थ सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस वाला भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में विशेष रूप से लगाया गया पोत होगा।
- (ii). "विदेशगामी पोत" का अर्थ तटीय पोत से इतर कोई पोत होगा।
- (iii). "निःशुल्क अवधि" का अभिप्राय उस अवधि से है जिस दौरान कार्गो/कंटेनर को बिना विलंबशुल्क प्रभारों/भूमि किराये के भंडारण की अनुमति दी जाएगी और इस अवधि में रविवार, सीमाशुल्क अवकाश दिवस और सीएफएस के गैर-कार्यदिवस भी शामिल नहीं होंगे।
- (iv). "पत्तन" का अर्थ जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास होगा।
- (v). "टीएएमपी" का अर्थ महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 47क के अधीन गठित महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण होगा।
- (vi). "टन" का अर्थ एक मीट्रिक टन अथवा 1,000 किलोग्राम अथवा एक घन मीटर होगा।

## 1. सामान्य निबंधन और शर्तें

- (i). विलंबित भुगतानों/वापसियों पर दंडात्मक ब्याज:

- (क). प्रयोक्ता इस दरमान के अधीन विलंबित भुगतानों पर दंडात्मक ब्याज अदा करेगा। इसी प्रकार, टर्मिनल प्रचालक विलंबित धन-वापसियों पर दंडात्मक ब्याज अदा करेगा।
- (ख). दंडात्मक ब्याज की दर भारतीय स्टेट बैंक की प्रधान उधार दर से 2 प्रतिशत अधिक होगी। दंडात्मक ब्याज दर प्रचालक और पत्तन उपयोक्ताओं दोनों पर समान रूप से लागू होगी।



- (ग). धन-वापसियों में विलंब सेवाओं के समाप्त होने अथवा उपयोक्ताओं से अपेक्षित सभी दस्तावेज प्रस्तुत किए जाने, जो भी बाद में हो, से केवल 20 दिन गिनती किया जाएगा।
- (घ). प्रयोक्ताओं द्वारा भुगतान में विलंब टर्मिनल प्रचालक द्वारा बिल देने की तारीख से 10 दिनों बाद ही गिना जाएगा। तथापि, यह प्रावधान उन मामलों में लागू नहीं होगा, जहां भुगतान सेवाएं प्राप्त किए जाने से पहले सेवाएं प्राप्त किए जाने से पहले किया जाता है जहां इस दरमान में शर्त के रूप में प्रभारों का अग्रिम भुगतान निर्धारित किया गया हो।
- (ii). सभी परिगणित प्रभार बिल के कुल जोड़ पर अगले उच्चतर रूप में पूर्णांकित किए जाएंगे।
- (iii). टर्मिनल प्रचालक पर आरोप्य स्तर से अधिक विलंबों के लिए उपयोक्ताओं को प्रभारों की अदायगी नहीं करनी होगी।
- (iv). पोत की हैसियत, जैसाकि सीमाशुल्क अथवा नौवहन महानिदेशक द्वारा उसके प्रमाणीकरण द्वारा वर्णित है, पोत संबद्ध प्रभार लगाने के प्रयोजनार्थ 'तटीय' अथवा 'विदेशगामी' श्रेणी में वर्गीकृत करने का निर्णायक कारक होगी और कार्गो की प्रकृति अथवा उसकी उत्पत्ति की इस प्रयोजनार्थ कोई संगतता नहीं होगी।
- (v). (क) सामान्य व्यापार लाइसेंस वाले भारतीय ध्वज का विदेशगामी पोत सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तित किया जा सकता है।
- (ख) विदेशी ध्वज का विदेशगामी पोत जहाजरानी निदेशालय द्वारा जारी किए गए तटीय नौचालन लाइसेंस के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तित किया जा सकता है।
- (ग) ऐसे परिवर्तन के मामले में, तटीय दरें पोत द्वारा तटीय माल की लदाई शुरू किए जाने के समय से लदाई पत्तन द्वारा प्रभार्य होंगी।
- (घ). ऐसे परिवर्तन के मामलों में तटीय दरें पोत द्वारा तटीय कार्गो उतराई प्रचालन पूरा किए जाने तक प्रभार्य होंगी; उसके तत्काल पश्चात, विदेशगामी दरें उतराई पत्तनों द्वारा प्रभार्य होंगी।
- (ङ). जहाजरानी निदेशालय से तटीय लाइसेंस वाले समर्पित भारतीय तटीय पोतों के लिए, तटीय दरों के लिए हकदारी हेतु कोई अन्य दस्तावेज अपेक्षित नहीं होगा।
- (vi). (क) सभी तटीय पोतों के लिए बर्थ किराया अन्य पोतों के तदनुकूपी प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होने चाहिए।
- (ख) पीओएल सहित कच्चे तेल से इतर सभी तटीय कार्गो के लिए कार्गो संबंधित प्रभार सामान्य कार्गो संबंधित प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होने चाहिए।
- (ग) ऐसे विदेशी पत्तन से कार्गो जो भारतीय पत्तन 'ख' को अनुवर्ती पोतांतरण के लिए भारतीय पत्तन 'क' पर पहुंचता है, इसके तटीय नौचालन के लिए प्रासंगिक रियायती प्रभार वसूल किए जाएंगे। अन्य शब्दों में, तटीय नौचालन करने के लिए अनुमत पोतों द्वारा भारतीय पत्तनों से/को ले जाया जाने वाला कार्गो रियायत के लिए पात्र होगा।
- (vii). दरमान में निर्धारित दरें अधिकतम स्तर हैं, इसी प्रकार, रियायतें और छूट निम्नतम स्तर हैं। प्रचालक, यदि ऐसी अपेक्षा हो, निम्नतर दरें प्रभारित कर सकता है और/अथवा उच्चतर रियायतें और छूट की अनुमति दे सकता है।

टर्मिनल प्रचालक, यदि वह ऐसा चाहे तो, दरमान में निर्धारित दरों को लागू करने को शासित करने वाली निर्धारित शर्तों को युक्तिसंगत बना सकता है यदि ऐसे युक्तिकरण से उपयोक्ता को दर प्रति इकाई में राहत मिलती हो और दरमान में निर्धारित दरें अधिकतम स्तर से अधिक नहीं होंगी।

टर्मिनल प्रचालक ऐसी दरों को लागू करने को शासित करने वाली शर्तों के युक्तिकरण और/अथवा ऐसी निम्नतर दरों के बारे में जनता को सूचना देनी होगी और ऐसी निम्न दरों में कोई और बदलावों और/अथवा ऐसी दरों को लागू करने को शासित करने वाली शर्तों में जनता को सूचित करना जारी रखना होगा बशर्ते नई निर्धारित दरें टीएएमपी द्वारा अधिसूचित दरों से अधिक नहीं हो।

## 2. बर्थ किराया प्रभार:

बर्थ के समीप पहुंचने अथवा रहने वाले पोत के मास्टरों/स्वामियों/एजेंटों द्वारा देय बर्थ किराया प्रभार नीचे दी गई दरों के अनुसार होगा:

विदेशगामी पोत	रु0 0.62 प्रति जीआरटी प्रति घंटा
तटीय पोत	रु0 0.37 प्रति जीआरटी प्रति घंटा

## टिप्पणियां:

- (i). एक पोत द्वारा केवल एक बर्थ अधिग्रहण किए जाने की स्थिति में, उपर्युक्त तत्संबंधी बर्थ किराया प्रभारों का 50 प्रतिशत विदेशगामी पोतों और तटीय पोतों के लिए प्रभार्य हैं।
- (ii). बर्थ किराये की अवधि पोत द्वारा बर्थ अधिग्रहण किए जाने के समय से गिनती किया जाएगा।
- (iii). बर्थ किराये में बर्थ में प्रदत्त सेवाओं के लिए प्रभार शामिल हैं, जैसे बर्थ का अधिग्रहण, कूड़ा हटाना, बर्थों की सफाई, अग्नि निगरानी, आदि।
- (iv). उस अवधि के लिए बर्थ किराया प्रभार्य नहीं होगा जब पोत टर्मिनल प्रचालक पर आरोप्य किन्हीं अन्य कारणों अथवा टर्मिनल प्रचालक के उपस्कर अथवा बिजली के खराब होने की वजह से लगातार एक घंटा अथवा अधिक के लिए इसके बर्थ में निष्क्रिय रहता है।

## 3. कार्गो प्रहस्तन प्रभार:

तेल जेट्टी में लिक्विड कार्गो प्रहस्तन प्रभार नीचे विनिर्दिष्ट की गई दरों पर कार्गो के आयातक द्वारा सीधे विनिहित कार्गो पर देय होगा:

(रु0 प्रति मीट्रिक टन)

विवरण/कार्गो	विदेशी	तटीय
कच्चा तेल	21.53	21.53
पीओएल	107.65	107.65
अन्य	404.09	242.45

**टिप्पणी:**

कार्गो प्रहस्तन प्रभारों में कार्गो लदाई अथवा उतराई प्रभार (जैसी भी स्थिति हो), पाइपलाइनों के माध्यम से परिवहन, घाटशुल्क, आदि शामिल होगा।

(क). पोतों से कार्गो की उतराई और उनका भंडारण के प्वाइंट तक स्थानांतरण और आयात कार्गो के मामले में ट्रकों/टैंकरों पर लदाई।

(ख). निर्यात कार्गो के मामले में भंडारण टैंक फार्म पर ट्रकों/टैंकरों से कार्गो की उतराई, लदाई प्वाइंट को कार्गो का स्थानांतरण, पोतों पर लदाई।

**4. भंडारण प्रभार:**

टैंक फार्म में भंडारित कार्गो के लिए भंडारण प्रभार निम्नवत् होगा:-

	भंडारण प्रभार रु० में
प्रति टन प्रतिदिन	8.40
प्रति टन प्रति माह	252.03

**टिप्पणियां:**

- निःशुल्क दिवस स्वीकृत किए जाएंगे।
- जोखिमपूर्ण लिक्विडों पर विलंबशुल्क प्रभार उक्त अनुसूची में विनिर्दिष्ट सामान्य दरों के 1.25 गुणा पर वसूल किया जाएगा।
- भंडारण प्रभार कार्गो के विराम के लिए टर्मिनल के गैर-कार्य दिवसों और सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवसों सहित सभी दिनों के लिए देय होंगे।
- कार्गो पर भंडारण प्रभार उस अवधि के लिए प्रोद्भूत नहीं होगी जब टर्मिनल प्रचालक अपने ऊपर आरोप्य कारणों की वजह से उपयोक्ता द्वारा अनुरोध किए जाने के समय डिलीवरी/नौभरण की स्थिति में नहीं हो।

**5. विविध प्रभार:**

रु० 4.41 प्रति टन पिगिंग, कम्प्रेसर प्रभार, वेपोराइजर प्रभार और ऐसे संबंधित प्रभारों के लिए प्रभार्य होगा।

**6. उपर्युक्त खंड 2 से 4 के लिए सामान्य टिप्पणी:**

प्रशुल्क सीमाएं 1 जनवरी 2013 और प्रासंगिक वर्ष के 1 जनवरी के बीच आने वाले थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में भिन्नता के 60 प्रतिशत की सीमा तक ही सूचकांकित किया जाएगा। प्रशुल्क सीमाओं का ऐसा स्वतः समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जाएगा और समायोजित प्रशुल्क सीमाएं प्रासंगिक वर्ष के 1 अप्रैल से अगले वर्ष के 31 मार्च तक प्रभावी रहेंगी।

**अनुबंध- III**

**जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास में अतिरिक्त लिक्विड बल्क टर्मिनल  
कार्यनिष्पादन मानक**

**1. सकल बर्थ आउटपुट**

पैरामीटर कार्गो के विभिन्न प्रकारों के लिए टर्मिनल की उत्पादकता (सकल बर्थ आउटपुट) से संव्यवहार करते हैं। सकल बर्थ आउटपुट उस टर्मिनल में उस माह में जलयानों के कार्य दिवसों की टर्मिनल संख्या पर जलयान द्वारा व्यतीत समय से विभाजित करते हुए एक माह के दौरान जलयान से प्रहस्तित कुल कार्गो (लादा गया/उतारा गया) रूप में परिकलित किया जाएगा। जलयान घंटों से कार्य दिवसों की संख्या का निर्धारण करते समय, 4 घंटों का बर्थ भत्ता कुल घंटों से घटाया जाएगा।

सकल बर्थ आउटपुट के लिए संकेतक प्रतिमान निम्नवत् है:-

लिक्विड बल्क	संकेतक प्रतिमान
कच्चा तेल	5000 टन/घंटा
पीओएल उत्पाद	1000 टन/घंटा
अन्य लिक्विड	300 टन/घंटा

निर्धारित कार्यनिष्पादन मानक - 0.6 पूरा करने में कमी के मामले में भारतोलन।

**2. अंतरण भंडार विराम समय**

लिक्विड कार्गो के लिए अंतरण भंडारण विराम समय परिकलित किया जाएगा, निम्नलिखित कार्यपद्धति के अनुसार पत्तन प्रतिदिन से कार्गो के औसत निपटान द्वारा विभाजित एक माह में उपर्युक्त कार्गो पोतों के औसत पार्सल आकार के आधे रूप में:

कार्गो का औसत निपटान प्रतिदिन (क) =  $\frac{\text{ओबी} + \text{प्राप्त} / \text{प्रेषित} - \text{सीबी}}{\text{दिनों की सं.}}$

ओबी = ओपनिंग बैलेंस, सीबी = क्लोजिंग बैलेंस

औसत पार्सल आकार (ख) =  $\frac{(\text{पी1} + \text{पी2} + \dots + \text{पीएन})}{(\text{एन (पार्सलों की सं.)})}$

पी1, पी2 ..... पीएन एक माह में प्रत्येक पोत के पार्सल आकार हैं।

बल्क कार्गो के लिए अंतरण भंडारण समय = 0.5 (बी/ए)

निर्धारित कार्यनिष्पादन मानक - 0.3 पूरा करने में कमी के मामले में भारतोलन।

### 3. प्राप्ति/डिलीवरी प्रचालन के लिए घुमाव समय

प्राप्ति/सुपुर्दगी प्रचालन के लिए घुमाव समय एक माह में तैनात किए गए ट्रकों/ट्रेलरों/रैकों की संख्या द्वारा विभाजित कार्गो की लदाई/उतराई, जैसी भी स्थिति हो, में लगे समय का जोड़ है। इसके अलावा, यदि ट्रक/ट्रेलर/रैक टर्मिनल में एकल प्रविष्टि पर उतराई और लदाई दोनों प्रचालनों को करता है तो आबंटित समय उन ट्रकों/ट्रेलरों/रैकों के लिए दोगुना किया जाएगा।

(i). परंपरागत कार्गो के लिए ट्रक (एकल प्रचालन)	4 घंटे
(ii). परंपरागत कार्गो के लिए ट्रक (दोगुना प्रचालन)	8 घंटे

निर्धारित कार्यनिष्पादन मानक - 0.1 पूरा करने में कमी के मामले में भारतोलन।

## TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS NOTIFICATION

Mumbai, the 27th January, 2014

**No. TAMP/50/2013-JNPT.**—In exercise of the powers conferred by Sections 48, 49 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from the Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT) for fixation of Reference tariff for development of additional Liquid Terminal at JNPT under Revised Guidelines for Determination of Tariff for Port Projects at Major Ports, 2013, which were notified vide Notification No. TAMP/18/2013-Misc. dated 30 September 2013 vide Gazette No. 254 as in the Order appended hereto.

**Tariff Authority for Major Ports**

**Case No. TAMP/50/2013-JNPT**

**Jawaharlal Nehru Port Trust**

-----

**Applicant**

**QUORUM:**

- (i). Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii). Shri C.B. Singh, Member (Economic)

**ORDER**

(Passed on this 31<sup>st</sup> day of December 2013)

This case relates to a proposal received from the Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT) for fixation of Reference tariff for development of additional Liquid Bulk Terminal (LBT) at JNPT.

2.1. The JNPT filed a proposal for development of additional LBT under cover of its letter dated 10 October 2013. On an initial scrutiny of the proposal of JNPT, it was seen that the JNPT had not furnished the following:

- (i). Copy of Feasibility Report.
- (ii). List of users / shortlisted bidders or prospective applicants to be consulted with addresses and other contact details.
- (iii). Soft copy of the entire upfront proposal including the proposed Scale of Rates. Soft copy is required to be circulated to the relevant stakeholders to avoid postal delay.

2.2 Since the proposal of JNPT could not be taken up on consultation with users / short listed bidders in the absence of the above details, the JNPT was requested vide our letter dated 17 October 2013 to furnish

the requisite details to enable us to proceed further in the matter. It was also intimated to JNPT that its proposal would be taken up for further processing only after the receipt of the requisite details from JNPT.

2.3. In response, the JNPT vide its e-mail dated 24 October 2013 furnished the list of bidders who have purchased RFQ and participated in pre-application meeting. Subsequently, the JNPT vide its e-mail dated 28 October 2013 forwarded the tariff calculation for the Liquid Terminal and stated that it has already forwarded the feasibility report.

2.4. From the list of bidders furnished by the JNPT, it was seen that the JNPT has only furnished the name and address of the bidders. Given the priority attached to disposal of the reference tariff cases in a time bound manner the concerned proposal is forwarded by e-mail to all the users/ prospective bidders, to avoid delay. In view of this position, the JNPT was requested to furnish the e-mail address and other contact details of the bidders.

2.5. Since the feasibility report was also not made available, we had vide our e-mail dated 28 October 2013 requested the JNPT to furnish the same at the earliest so as to enable us to proceed further.

2.6. Again, the JNPT was reminded to furnish the following vide our letter dated 4 November 2013:

- (i). Telephone no., fax no. and e-mail address of the bidders.
- (ii). Soft copy of the following:
  - (a). JNPT Proposal
  - (b). Draft Scale of Rates
  - (c). Schedule of Performance Standards.
  - (d). Feasibility Report

The port was also intimated that its proposal would be taken up for further processing only after the receipt of the requisite details from JNPT, as already mentioned in our letter dated 17 October 2013.

2.7. In this backdrop, the JNPT on 6 November 2013 has furnished the following:

- (i). Soft copy of the proposal along with draft Scale of Rate [by e-mail dated 6.11.2013]
- (ii). Soft copy of the Schedule of performance Standards and Telephone no., fax no. and e-mail address of the bidders [by e-mail dated 6.11.2013]
- (iii). Soft copy of Feasibility Report (in CD form) (by hand delivery).

2.8. In other words, it is only on 06 November 2013 that the entire proposal was received in the soft form, which was immediately taken up on consultation the next day on 7 November 2013 with the relevant stakeholders, as brought out in the subsequent paragraph.

3. The main points made by the JNPT in its proposal dated 10 October 2013 are summarized below:

- (i). Background of the case:
  - (a). Upfront tariff is proposed for Liquid Bulk Terminal at JNPT based on the guidelines published by the 'Tariff Authority for Major Ports' vide Notification No.214 dated 8 August 2013 'Guidelines for Determination of Tariff for Projects at Major Ports, 2013'. As per Clause 2.4 of the latest guidelines, in case specific tariff is not available for a commodity, tariff available in the neighboring port is required to be considered.
  - (b). At JNPT even though tariff for Liquid Cargo is available, the same is not fixed under guidelines for PPP Projects, 2008. In view of that, JNPT may be required to consider rate at neighboring port.
  - (c). Rates for liquid terminal fixed under guidelines, 2008 is available only for Kandla Port Trust (KPT) in the neighboring port. However, it is noticed that the Capital Cost of Project at KPT is ₹ 233.50 Crores, whereas the Capital Cost envisaged for the Liquid Project at the JNPT is over ₹ 1171.07 Crores, with a capacity of 15.84 million tonnes.
  - (d). In view of the above, the proposal has been submitted under the 2008 guidelines so as to arrive at a realistic rate.
- (ii). An additional liquid bulk terminal at JNPT is proposed to handle all liquid cargo, as it is expected that the liquid traffic at JNPT will reach 32 MTPA by the year 2034-35.
- (iii). Traffic Forecast  
Based on a detailed traffic study, it is seen that various liquid cargoes such as crude oil, POL products and other liquid Cargos could be handled at the Additional Liquid Terminal(except BPCL jetty), which is as follows:

Year	Base Case Scenario	Year	Base Case Scenario
2012-13	5.20	2024-25	12.32
2013-14	5.99	2025-26	13.04
Year	Base Case Scenario	Year	Base Case Scenario
2014-15	5.83	2026-27	13.80
2015-16	6.28	2027-28	15.83
2016-17	8.31	2028-29	16.77
2017-18	7.90	2029-30	17.76
2018-19	7.52	2030-31	18.80
2019-20	8.05	2031-32	19.93
2020-21	9.11	2032-33	23.59
2021-22	9.66	2033-34	25.05
2022-23	11.09	2034-35	26.62
2023-24	11.64		

POL products and Crude oil traffic will contribute to the major portion of the liquid cargo traffic.

(iv). Development Plan

In planning of the facility, it has been considered that the existing BPCL Jetty will continue to handle traffic to its designed capacity i.e. 5.5 MTPA and the additional traffic would be handled at the new facility. Thus, the traffic projection for the various phases of development of the Additional Liquid Terminal of JNPT are given below:

Commencing Year	Terminal	Cargo handled	Traffic volume (MT)
2018-19	PHASE-IA	Crude	0.93
		POL	5.59
		Other Cargo	0.99
2027-28	PHASE-IB	Crude	1.52
		POL	10.05
		Other Cargo	2.24
2034-35	MASTERPLAN	Crude	1.61
		POL	21.44
		Other Cargo	3.56

(v). Master plan of Additional Liquid Terminal:

A Master Plan has been prepared for the additional liquid terminal considering cargo projection up to year 2034-35. Master Plan consists of development of 6 liquid cargo jetties, where 4 jetties would be developed in first phase (Phase 1A and Phase 1B) and another two in Master Plan stage. Features of Master plan are as follows:

Phase	Year	Traffic (MTPA)	No. of Berths
Phase-IA	2018-19	7.51	2
Phase-IB	2027-28	15.83	4
Master Plan	2034-35	26.61	6

(vi). Upfront tariff Calculation

The upfront tariff to be levied on the cargo handled at the Additional Liquid Terminal is in the following categories:

- Berth Hire Charges
- Cargo handling Charges
- Storage Charges

(vii). The Project Capital Cost for the PHASE-I (IA + IB) is as follows:

Sl. No.	Description of Facilities	Cost (₹ in Crores)
<b>1</b>	<b>Berth</b>	
	4 nos. Jetty Structure including Breasting and Mooring Dolphins, Fenders, Bollards and Quick Release Mooring Hooks, and other inserts and furnitures	138.04
	Dredging Berth Pocket	3.00
	Building - Control Tower cum Pump House with Electrical Substation	2.00
	Miscellaneous @ 5%	7.15
	<b>TOTAL EXPENDITURE ON BERTH</b>	<b>150.19</b>
<b>2</b>	<b>Cargo Handling Cost</b>	
<b>2.1</b>	<b>Civil Cost</b>	
	<b>Approach Bridge</b> - 15m Approach Bridge to support Pipeline trestle as well as Two Lane Carriage Way	266.94
	Other Civil Works- Fencings and Compound Walls and Drainage Works	1.00
	Building for Control Tower And Fire & Water Supply Pumphouse Building	1.26
	Fire Fighting System for Jetty	
	Miscellaneous @ 5%	13.46
	<b>TOTAL CIVIL CONSTRUCTION COST</b>	<b>282.66</b>
<b>2.2</b>	<b>Mechanical Cost</b>	
	Pipeline Cost & marine Loading Arm	
	Crude	44.44
	POL	161.42
	Others	82.18
	Control Systems and Tank Automation System	7.96
	Electrical System	9.50
	Water/Air/Nitrogen/bunkering lines	0.77
	Miscellaneous @ 5%	15.31
	<b>TOTAL MECHANICAL COST</b>	<b>321.57</b>
	<b>TOTAL CAPITAL COST FOR HANDLING ACTIVITY (2.1 + 2.2)</b>	<b>604.23</b>
<b>3</b>	<b>Storage Area</b>	
<b>3.1</b>	<b>Civil Cost</b>	
	Storage Area Filling and Ground Improvement	43.80
	Storage Tanks - including piling under tank-farms, Dike Construction	307.76
	Internal Roads & Railways	16.27
	Miscellaneous @ 5%	18.39
	<b>TOTAL CIVIL CONSTRUCTION COST</b>	<b>386.22</b>
<b>3.2</b>	<b>Mechanical &amp; Electrical Cost</b>	
	Fire Fighting System for Tank Farm Area	9.26
	Truck and Wagon Loading Farm	19.72
	Miscellaneous @ 5%	1.45
	<b>TOTAL MECHANICAL AND ELECTRICAL</b>	<b>30.43</b>
	<b>TOTAL CAPITAL COST FOR STORAGE ACTIVITY (3.1 + 3.2)</b>	<b>416.65</b>

(viii). Key Assumptions considered for the estimation of Tariff for the Liquid cargo berths:

- (a). Liquid cargo namely Crude Oil, POL and other liquid cargoes (consisting of Edible oil, chemicals, molasses, etc.) are envisaged to be handled at the proposed liquid terminals at JNPT.
- (b). For the development of the project, the port envisages to allot 13 hectares of water area for the four berths of Phase-I and 73 hectares of land for setting up of storage yard. Land lease rent has been considered @ ₹16 / Sqm. / Month as per JNPT Scale of Rates.

- (c) Optimal Capacity:  
The optimum capacity of the Liquid Terminal is assessed at 31.55 Million Tonnes Per Annum (MTPA). The cargo-wise break up is given hereunder:

S. No.	Type of Cargo	Capacity in MT ( Million Tons)
1.	Crude Oil	3.09
2.	POL	23.73
3.	Others	4.74
	<b>TOTAL CAPACITY</b>	<b>31.55</b>

- (d). The handling rate as specified by the for the liquid terminal is tabulated below:

S. No.	Type of Cargo	Handling Rate( T/ Hr)
1.	Crude Oil	5000
2.	POL	1000
3.	Others	300

- (e). The traffic estimated to be handled in the year 2028-29 has been taken as the base to determine the cargo share. For assessing the optimal capacity, the port has considered, share of cargo in terms of berth days reckoning with the handling rate of each type of cargo as tabulated below:

S No	Type of Cargo	Estimated Cargo in MTPA	Share of Cargo Traffic	Share of Cargo Occupancy	Foreign Vessel	Coastal Vessel
1.	Crude Oil	1.55	10%	2%	0%	100%
2.	POL	11.91	75%	59%	60%	40%
3.	Others	2.38	15%	39%	72%	28.40%

- (f). The average cargo wise GRT of vessels

Cargo Type	Average GRT (T)
Crude oil	72000
POL	48000
Other liquid	36000
<b>Avg GRT</b>	<b>48547</b>

- (ix). Calculation of Berthing Charges:  
Berthing charges collected from vessels have been computed based on the TAMP guidelines. The details are furnished in the following paragraphs.

- (a). As given earlier, the capital cost for the berthing activity has been estimated at ₹150.19 crores.  
(b). The details considered for the estimation of Annual Operating Cost for berth hire services is given below:

Particular		₹ in Crores
Maintenance cost	1% of Berthing Capital Cost except Dredging	1.50
Insurance	1% of total Berthing Capital Cost	1.50
Depreciation	3.34% of total Berthing Capital Cost	5.02
<b>Total Operating Expenses</b>		<b>8.02</b>

- (c). Annual Revenue Requirement (ARR) on Berthing services:

S No	Particulars	₹ in Crores
1.	Total Annual Operating Cost	8.02
2.	Capital Employed	150.19

3.	16% Return on Capital Employed (ROCE)	24.03
4.	<b>Annual Revenue Requirement</b>	<b>32.05</b>

## (d). Berth hire Charges

Based on the parameters given in the previous paragraphs, the port has estimated the berth hire charges as given below:

Average GRT Vessel (T)	48547
Utilisation	70%
No of Berths	4 nos
No of Hours at the jetty	24528 hrs.
Total GRT Hours	1190760223 hrs
GRT Hrs through Foreign Vessel	757881056
GRT Hrs through Coastal Vessel	432879166
Revenue Requirement	₹32.05cr.

Based on the above the port has arrived the Berth Hire for Additional Liquid Terminal, which is given below:

Berth Hire Charges/GRT / Hr	Foreign in ₹	Coastal in ₹
	0.31	0.19

## (x). Calculation of Cargo Handling Charge:

The cargo handling tariff for the liquid cargoes have been computed based on the TAMP guidelines, as per the details furnished in the following paragraphs.

## (a). Capital expenditure on Cargo handling facilities:

The Capital cost for cargo handling activity is has been estimated at ₹604.23crores, as given earlier.

## (b). The various expenses considered for the estimation of annual operating cost is given below:

Particular			₹ inCrores
Maintenance cost	1% of Civil Cost		2.98
	2% of Mechanical Works		6.13
Other expenses	1% of total capital employed		6.04
Power charges	13 hectares * 2.4 lakh units per hectare * ₹7 per unit		2.18
License Fee			2.50
Insurance	1% of the total capital cost		6.04
Depreciation	civil	3.34%	8.99
	Equipment & pipeline	10.34%	33.25
<b>TOTAL Operating Cost</b>			<b>88.11</b>

## (c). Annual Revenue Requirement (ARR) on Cargo handling facilities

S. No	Particulars	In ₹ Crores
1.	Total Annual Operating Cost	88.11
2.	Capital Employed	604.23
3.	16% Return on Capital Employed (ROCE)	96.68
4.	<b>Annual Revenue Requirement</b>	<b>184.79</b>

## (d). Handling charges

The handling Charges for various cargoes is arrived by distributing the arrived ARR based on the Occupancy levels of each cargo as given in the following table:



Capital Cost Split-up					
Cargo	Occupancy	Pipeline & Loading Arm	Others Capital Cost	16% ROCE	Operation Cost
Crude	2%	44.44	4.865	7.89	1.36
POL	59%	161.42	186.919	55.73	52.09
Others	39%	82.18	124.415	33.05	33.05

Cargo Handling Rate (₹Per Metric Ton)

Handling Charges per Ton	Foreign Cargo	Coastal Cargo
Crude	49.89	29.94
POL	54.10	32.46
Other	161.25	96.75

(xi). Calculation of Storage Charges:

- (a). Capital expenditure on Storage facilities has been estimated to the tune of ₹ 416.65, as explained earlier. :
- (b). Operating expenses
  - (i). Power cost is estimated considering the consumption norm of 2.4 lakh units/annum/ hectare for 73 hectares. The unit rate of power adopted is ₹7. The total power cost of ₹12.26 crores
  - (ii). Repairs and Maintenance on civil cost is estimated at 1% on civil assets and 2% on mechanical and equipment cost as per the norms prescribed in the guidelines.
  - (iii). Insurance and other expenses are estimated at 1% each on the gross fixed value.
  - (iv). Depreciation is computed at per rate prescribed in the Companies Act.

Accordingly, the annual operating cost estimated as follow:

Particular			₹ in Crores
Power cost	73 hectares * 2.4 lakh units per hectare * ₹7 per unit		12.26
Maintenance cost	1% of Civil Cost		3.68
	2% of Mechanical Works		0.58
Insurance	1%		4.17
Depreciation	Civil	3.34%	12.29
	Equipment	10.34%	3.00
Licence Fee			14.01
Other expenses			4.17
TOTAL			53.95

(c). Annual Revenue Requirement (ARR) on storage facilities.

S. No.	Particulars	₹ in Crores
1.	Total Annual Operating Cost	53.95
2.	Capital Employed	416.65
3.	16% Return on Capital Employed (ROCE)	63.49
4.	Annual Revenue Requirement	117.44

(d). Storage Charges

Particulars	Rate in ₹
Storage charge / T/ Day	6.97
Storage charge / T/ Month	209.03

(xii). The rates proposed by the JNPT are as follows:

- (i). Berth Hire Charges (₹/GRT/Hour)

Foreign in ₹	Coastal in ₹
0.31	0.19

- (ii). Handling Charges (₹/Metric T)

Cargo Type	Foreign Cargo in ₹/T	Coastal Cargo in ₹/T
Crude	49.89	29.94
POL	54.10	32.46
Other	161.25	96.75

- (iii). Storage Charges

	Rate in ₹
Storage charge (₹ / T/ Day)	6.97
Storage charge (₹/ T/ Month)	209.03

4. In accordance with the consultative procedure prescribed, the JNPT proposal dated 10 October 2013 was forwarded to the users / user organisations and prospective applicants (as per the list provided by the JNPT) vide our letter dated 7 November 2013 seeking their comments by 17 November 2013. The users were informed that no further extension will be granted to respond and if no comments are received from them, it may be presumed that they have no comments to offer. The comments received from the users / user organisations and prospective applicants were forwarded to the JNPT as feedback information. The JNPT has responded vide its letters dated 18 November 2013 and 26 December 2013.

5. Based on a preliminary scrutiny of the proposal, the JNPT was requested to furnish additional information/ clarifications on various points vide our letter dated 28 November 2013. After a reminder dated 18 December 2013, the JNPT vide its e-mail dated 18 December 2013 has responded. A summary of the queries raised by us and response of the JNPT is tabulated below:

Sl. No.	Queries raised by TAMP	Response of JNPT
I.	<b>General:</b>	
(i).	The JNPT has envisaged development of the Additional Liquid Bulk Terminal (LBT) to handle 'Crude Oil', 'POL' and 'Others' in a phased manner. In this regard, 2 nos. of berths are envisaged to be developed in Phase - IA (commencing from the year 2018-19), 2 nos. of berths are envisaged to be developed in Phase - IB (commencing from the year 2027-28) and 2 nos. of berths are envisaged to be developed in Master Plan (commencing from the year 2034-35). However, the entire proposal of the JNPT appears to proceed based on the Phase - I (IA + IB) development only, viz., cost of construction of 4 berths, allotment of water area for 4 berths etc. In this regard, the JNPT to confirm that its proposal under reference is to the limited extent of fixing reference tariff to be adopted for award of contract for the Phase - I only and not with reference to the Phase of Master Plan reported to commence from the year 2034-35.	This is as per traffic studies conducted by Consultant.
(ii).	(a). The JNPT has considered optimal capacity of the facility consisting of 4 no. of berths at 31.55 MMTA. As per	This traffic capacity of 31.55 MMTA is calculated based on the 2008 guideline issued by TAMP considering 70% berth occupancy and 365 days

	the features of the Master Plan provided by the JNPT under para 1.2.1 of Project details, the traffic of Phase – I (IA and IB) is expected to reach 15.83 MMTPA to be handled at the four berths. That being so, the reason for creating capacity at double the traffic projection to be explained.	working time and handling rate mentioned by TAMP for the purpose of estimating the Upfront Tariff.  But the traffic of 15.83MMTPA for 4 berths has been considered in the Feasibility Report which suggests phasing of project development based on Port Planning guidelines. The Berth Occupancy as per the Feasibility Report is kept about 60% and a port operating days of 330 (days to account for down time) to keep the Vessel waiting time to minimum.  Please refer berth occupancy calculation as per Feasibility Report in the attached sheet.
	(b). Investment in the infrastructure facilities, both civil and equipment, to create almost 100% additional capacity may be an idle investment looking to the traffic potential indicated at 15.83 MMTPA in Phase – I, apart from prescription of tariff at lower level. Further, based on the cargo share of Crude Oil, POL and Others at 10%, 75% and 15% respectively (as furnished by the JNPT) and considering the handling rate in respect of the Crude Oil, POL and Others at 5000 tonnes/ hour, 1000 tonnes/ hour and 300 tonnes/ hour, as prescribed in the upfront guidelines for liquid cargo terminal, the optimal capacity for a berth for 24 hours and 365 days at 70% utilisation works out to 7.94 million metric tonnes per annum. This shows that 2 berth configuration may be sufficient to handle the traffic of 15.83 MMTPA envisaged during the Phase – I. Therefore, the JNPT to review the four berth configuration and restrict the capital cost and operating cost relevant for 2 berth configuration. If 4 berth configuration is absolutely essential even at the start of the project, the JNPT to fully justify the capital and the operating costs for the additional 2 berths.	
(iii).	The JNPT has considered optimal capacity of the facility consisting of 4 no. of berths at 31.55 MMTPA. However, the traffic that is estimated to be achieved in the year 2034-35 (commencing year of the Master Plan) is only 26.62 MMTPA. In such a scenario, the proposal to create capacity to the tune of 31.55 MMTPA against the requirement of 26.62 MMTPA to be justified.	This capacity is based on the guideline published by TAMP and for the purpose of Upfront Tariff Calculation.
(iv).	The JNPT to furnish the details of the total allocation of land for the project and the details of the land proposed to be allocated for the ancillary facilities.	A total land of about 73 Ha of Port area has been allotted for the project for the development of the back-up area and the approximate break-up are as follows:  1. Storage Tank farm Area (including Future) – 38 Ha Truck Parking and Queing Area – 8 Ha Truck Loading Area & Operation area – 6.5 Ha Rail Siding and Wagon Loading Area – 15 Ha Area for Approach Bund, Green Belt and Miscellaneous – 5.5 Ha  Also the water area of about 13.2 Ha is provided
(v).	Also, confirm whether the proposed allotment of land for the LBT is in line with the land use plan of the port.	
(vi).	The basis for proposing to allot 13 hectares of water area for the 4 berths and 73 hectares of land for setting up of storage yard to be furnished.	

		for development of Approach Trestle and Berth Structures as follows: Area for 4 Berths Structure – 700mx50m= 3.5 Ha Approach Trestle – 6950mx14m = 9.7 Ha Thus Total Water Front Area is 13.2Ha It is confirmed that the proposed allotment of land for the LBT is in line with the land use plan of the port.																									
B.	<b><u>Optimal Capacity:</u></b>																										
(i).	As stated earlier, the JNPT is seen to have considered the cargo share of Crude Oil, POL and Others at 10%, 75% and 15% respectively, based on the cargo share that would prevail during the year 2028-29. The JNPT to validate the cargo share with analysis.	This cargo share is adopted based on the traffic projection with Feasibility Report for that period. A table showing traffic projection is attached for reference																									
(ii).	The JNPT to examine whether the actual cargo share that prevailed during the last three years at the existing liquid jetty at JNPT viz., 2010-11 to 2012-13 may be more relevant rather than considering the cargo share that may prevail at a distant future.																										
(iii).	The JNPT to furnish details of capacity of pipelines proposed to be installed for transporting different liquid cargoes from/ to the Storage Tank Farm to justify the handling rates considered by the port for the respective cargoes. The JNPT is also requested to establish linkage between pipeline dimensions and handling rates of respective cargo.																										
		Pipeline dimensions as per the Feasibility Report is presented in following table: <table><tr><th>LIQUID CARGO</th><th>LINE SIZE (IN INCHES)</th></tr><tr><td>CRUDE OIL</td><td>32"Ø</td></tr><tr><td>POL</td><td>24"Ø</td></tr><tr><td>EDIBLE OIL unloading</td><td>20"Ø</td></tr><tr><td>CHEMICALS</td><td>16"Ø</td></tr></table> However, the Handling Rate as prescribed by TAMP Guidelines is considered for Capacity Calculation.	LIQUID CARGO	LINE SIZE (IN INCHES)	CRUDE OIL	32"Ø	POL	24"Ø	EDIBLE OIL unloading	20"Ø	CHEMICALS	16"Ø															
LIQUID CARGO	LINE SIZE (IN INCHES)																										
CRUDE OIL	32"Ø																										
POL	24"Ø																										
EDIBLE OIL unloading	20"Ø																										
CHEMICALS	16"Ø																										
(iv).	With reference to pipeline, the port to certify that the dimensions considered by it in the proposal is optimum and that no further improvement, which may have an impact on handling rate, would be possible due to technical reasons. The port is also requested to clarify whether the Concession Agreement would categorically specify the dimensions of pipeline, which cannot be altered by the BOT operator, after award of the contract.	JNPT certifies that dimensions considered are optimum based on cargo forecast and efficiency of the system. No further improvements will be required based on technical reasons. .  However the Concession Agreement shall not specify the dimensions of pipelines for BOT operator.																									
(v).	Though the computation of storage yard capacity is not required as per the guidelines, the capacity of the storage area may have an impact on the optimal capacity considered by the port in this case. The JNPT is, therefore, requested to compute and furnish the optimal capacity of the storage tank farm with detailed workings.	The Optimal Capacity of the Tank-farms is proposed as per the Feasibility Report for the Additional Terminal as follows:  No Storage for Crude 16 Days storage for POL 20 Days storage for Other Cargo  With the above the storage Capacity estimated is as follows: <table><tr><th>Sl. No.</th><th>Liquid Cargo</th><th>Projected Traffic</th><th>Optimal Storage Capacity Required</th><th>Storage Capacity Provided</th></tr><tr><td>1</td><td>Crude</td><td>1.55</td><td>-</td><td>-</td></tr><tr><td>2</td><td>POL</td><td>11.90</td><td>521643</td><td>523400</td></tr><tr><td>3</td><td>Other</td><td>2.38</td><td>130410</td><td>136290</td></tr><tr><td colspan="2">TOTAL</td><td>15.83</td><td>652053</td><td>659690</td></tr></table>	Sl. No.	Liquid Cargo	Projected Traffic	Optimal Storage Capacity Required	Storage Capacity Provided	1	Crude	1.55	-	-	2	POL	11.90	521643	523400	3	Other	2.38	130410	136290	TOTAL		15.83	652053	659690
Sl. No.	Liquid Cargo	Projected Traffic	Optimal Storage Capacity Required	Storage Capacity Provided																							
1	Crude	1.55	-	-																							
2	POL	11.90	521643	523400																							
3	Other	2.38	130410	136290																							
TOTAL		15.83	652053	659690																							

(vi).	The reason for considering the entire capacity of Crude oil to be coastal, 60% of the POL capacity to be Foreign and the balance 40% to be Coastal and 71.61% of the Other Liquid capacity to be Foreign and 28.39% of the Other Liquid capacity to be coastal, to be explained.	<p>As per the traffic study during the period 2028-29 the port is expected to handle only crude moving from JNPT to Refineries in South India Hence only coastal movement.</p> <p>POL vessel mix assumed to be 60% Foreign and 40% coastal considering future trend showing India to become net exporter of POL. The break-up for Other cargo are as follows:</p> <table><tr><th colspan="2">Others</th><th colspan="2">Foreign</th><th colspan="2">Coastal</th></tr><tr><th>Cargo</th><th>% of Total Traffic</th><th></th><th></th><th></th><th></th></tr><tr><td>Edible</td><td>4.20%</td><td>100%</td><td rowspan="3">71.61%</td><td>0%</td><td rowspan="3">28.39%</td></tr><tr><td>Molasses</td><td>0.17%</td><td>100%</td><td>0%</td></tr><tr><td>Chemical</td><td>10.66%</td><td>60%</td><td>40%</td></tr><tr><td>Total</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr></table>	Others		Foreign		Coastal		Cargo	% of Total Traffic					Edible	4.20%	100%	71.61%	0%	28.39%	Molasses	0.17%	100%	0%	Chemical	10.66%	60%	40%	Total					
Others		Foreign		Coastal																														
Cargo	% of Total Traffic																																	
Edible	4.20%	100%	71.61%	0%	28.39%																													
Molasses	0.17%	100%		0%																														
Chemical	10.66%	60%		40%																														
Total																																		
C.	<b><u>Capital cost:</u></b>																																	
(i).	The JNPT to furnish the basis for the quantum of each item of civil work and the document substantiating the base rate considered by it to estimate the civil capital costs under each of the activity viz., Handling activity, Berthing activity and Storage activity.	JNPT considered rate for the each item of work as submitted with Feasibility Report prepared in 2013.																																
(ii).	Though the JNPT has furnished Document to support the capital cost of marine loading arms and construction of tanks, in the absence of workings, we are not in a position to correlate the documentary evidence with the cost of the said equipment. The JNPT is, therefore, requested to furnish detailed working to arrive at the capital cost considered in its proposal, based on the rate quoted in the documents furnished by the port.	JNPT has received quotations with two varied values. Hence JNPT has used the same as per the Feasibility Report prepared in 2013.																																
(iii).	The JNPT is also requested to furnish workings to arrive at the cost of each of the other equipment, as considered by it in its proposal. The documentary evidence in support of the cost of the each of the said equipment also to be furnished.	JNPT has considered rate for the each item of work as submitted with Feasibility Report prepared in 2013.																																
(iv).	With regard to capital dredging, the JNPT to furnish the quantum of silt proposed to be dredged and the unit rate of dredging. The unit rate of dredging to be substantiated with documentary proof.	The estimated dredging requirement at berth pocket is 0.2 Million cum																																
(v).	The JNPT to confirm that the base rate considered by it to estimate the civil capital costs as well as cost of the each of the equipment considered under each of the activity viz., Handling activity, Berthing activity and Storage activity, reflect the prevailing/ current market rates.	JNPT has confirmed that the cost estimate presented is as per Feasibility Report 2013 rates.																																
(vi).	The reason for not estimating any capital cost for firefighting system for the jetty to be explained.	This has been included.																																
D.	<b><u>Operating cost:</u></b>																																	
(i).	Cargo handling activity:																																	
	(a). While calculating the repairs & maintenance cost on civil assets, the JNPT appears to have included the	JNPT has noted. JNPT has stated that it will review and correct.																																

	'miscellaneous cost component relating to equipment cost' also as part of the civil assets and estimated the maintenance cost on civil assets at ₹2.98 crores, instead of ₹2.83 crores i.e. 1% of civil costs at ₹282.66 crores. The JNPT to rectify the mistake.	
	(b). While calculating the repairs & maintenance cost on equipment, the JNPT appears to have excluded the 'miscellaneous cost component' and estimated the maintenance cost on equipment at ₹6.13 crores, instead of ₹6.43 crores i.e. 2% of equipment cost at ₹321.58 crores. The JNPT to rectify the mistake.	JNPT has noted. JNPT has stated that it will review and correct.
	(c). The JNPT is seen to have excluded the 'miscellaneous cost component' forming part of the civil assets, while calculating depreciation on the civil assets. The same to be considered.	JNPT has noted. JNPT has stated that it will review and correct.
	(d). The JNPT to rework the depreciation considered by it in respect of equipment and pipelines, in line with the depreciation provisions prescribed in the Companies Act, 2013.	JNPT has noted. JNPT has stated that it will review and correct.
	(e). It is not clear how the JNPT has arrived at the licence fee of ₹2.50 crores. The JNPT to furnish detailed working in this regard, by specifying the area and rate of licence fee adopted. While doing so, it may be kept in view that the licence fee as available in the Scale of Rates of JNPT (Schedule 7.1 of Chapter 7) may have to be escalated with reference to the note no. (3) and (4) mentioned below the Schedule 7.1. Further, it may be noted that the Land Policy Guidelines of 2010 stipulate that the licence fee for the water area would be 50% of the licence fee of the abutting land. Therefore, if the JNPT estimates the licence fee with reference to the water front area, then only 50% of the escalated licence fee may have to be considered.	₹2.5 crore is arrived as follows:  As per JNPT Scale Of Rate of ₹16/- per sqm/month corresponding to lessess other than Government for developed Space Inside Port area Thus for 13 ha of water area, 130000X 16X12months =2.5 crore.  The same shall be revised for 50% for Water Area.
	(f). There appears to be a mistake in the total of the operating cost considered by JNPT. Based on the figures of each of the components forming part of the operating costs, as furnished by the JNPT, the operating cost works out to ₹68.11 crores and not ₹88.11 crores. The JNPT to reconcile the difference.	JNPT has stated that it will review and correct, if required.
(ii).	Storage activity:	
	(a). While calculating the repairs & maintenance cost on civil assets, the JNPT appears to have excluded the 'miscellaneous cost component' forming part of the civil assets. The same to be considered.	JNPT has stated that it will review and correct, if required.
	(b). Similarly, while calculating the repairs & maintenance cost on equipment, the	JNPT has stated that it will review and correct, if required.

	JNPT appears to have excluded the 'miscellaneous cost component' forming part of the equipment. The same to be considered.	
	(c). The JNPT is seen to have excluded the 'miscellaneous cost component' forming part of the civil assets, while calculating depreciation on the civil assets. The same to be considered.	JNPT has stated that it will review and correct, if required.
	(d). Similarly, while calculating depreciation on the cost on equipment, the JNPT appears to have excluded the 'miscellaneous cost component' forming part of the equipment. The same to be considered.	JNPT has stated that it will review and correct, if required.
	(e). The JNPT to rework the depreciation considered by it in respect of equipment and tank farms, in line with the depreciation provisions prescribed in the Companies Act, 2013.	JNPT has stated that it will review and correct, if required.
	(f). It is not clear how the JNPT has arrived at the licence fee of ₹14.01 crores. The JNPT to furnish detailed working in this regard, by specifying the area and rate of licence fee adopted. While doing so, it may be kept in view that the licence fee as available in the Scale of Rates of JNPT (Schedule 7.1 of Chapter 7) may have to be escalated with reference to the note no. (3) and (4) mentioned below the Schedule 7.1.	JNPT has calculated as follows:  Lease rate = ₹16/-/sqm/month Area=730000X16X12 = 14.01crores
E.	<b><u>Revenue Requirement and proposed tariff:</u></b>	
(i).	The JNPT has arrived at the per tonne handling rate by considering the ratio of pipeline and loading arm to be deployed to handle each type of cargo as well as the based on the berth occupancy. In this regard, it is relevant to mention here that while fixing the upfront tariff for the Liquid jetty at Kandla Port Trust (KPT), the per tonne handling rate for each cargo was determined by the KPT based on the handling rate of each cargo and the ratio of foreign and coastal cargo in respect of each of the cargo. The JNPT to examine the approach adopted by the KPT to arrive at the per tonne handling rate vis-à-vis, the approach adopted by the JNPT in this regard and justify the approach adopted by the JNPT with an analysis.	JNPT has considered per tonne handling rate by considering the ratio of equipment cost and Berth Occupancy (which also includes Handling Rate of each cargo) as the revenue required from the same is collected based on hourly rates. Thus the same is considered.
(ii).	Out of the revenue from the cargo handling activity, the JNPT has proposed to recover the amount from the levy of handling charges only, whereas the guidelines prescribe apportionment of 5% revenue requirement towards Miscellaneous charges. In view of this position, the JNPT to review its proposal so as to allocate 5% revenue towards miscellaneous charges and thereby prescribe the per tonne miscellaneous levy. The workings in this regard to be furnished. The activities to be covered for levy of Miscellaneous charges also to be listed out.	JNPT has stated that Rate for Miscellaneous Handling shall be added.

(iii).	The JNPT has determined the per tonne storage charges by considering the capacity of the tank farm at 659690 MT. The JNPT to furnish basis for consideration of the said capacity, with workings.	<p>The Optimal Capacity of the Tank-farms is proposed as per the Feasibility Report for the Additional Terminal as follows:</p> <p>The Optimal Capacity of the Tank-farms is arrived as: No Storage for Crude 16 Days storage for POL 20 Days storage for Other Cargo</p> <p>With the above the storage Capacity estimated as follows:</p> <table><tr><th>Sl. No.</th><th>Liquid Cargo</th><th>Projected Traffic</th><th>Optimal Storage Capacity Required</th><th>Storage Capacity Provided</th></tr><tr><td>1</td><td>Crude</td><td>1.55</td><td>-</td><td>-</td></tr><tr><td>2</td><td>POL</td><td>11.90</td><td>521643</td><td>523400</td></tr><tr><td>3</td><td>Other</td><td>2.38</td><td>130410</td><td>136290</td></tr><tr><td colspan="3">TOTAL</td><td>652053</td><td>659690</td></tr></table>	Sl. No.	Liquid Cargo	Projected Traffic	Optimal Storage Capacity Required	Storage Capacity Provided	1	Crude	1.55	-	-	2	POL	11.90	521643	523400	3	Other	2.38	130410	136290	TOTAL			652053	659690																					
Sl. No.	Liquid Cargo	Projected Traffic	Optimal Storage Capacity Required	Storage Capacity Provided																																												
1	Crude	1.55	-	-																																												
2	POL	11.90	521643	523400																																												
3	Other	2.38	130410	136290																																												
TOTAL			652053	659690																																												
(iv).	The JNPT has estimated the storage charge based on the capacity of the tank farm at 659690 MT for 365 days at 70% utilization (256 days). In this regard, it may be confirmed that the liquid cargo would be stored for all the 256 days in a year, so that the BOT operator will achieve the revenue requirement from storage of cargo.	Yes it is confirmed that cargo will be stored for 256 days in a year so that BOT operator will achieve revenue requirement from the storage of the cargo.																																														
(v).	JNPT to furnish an analysis to establish that the said capacity of the storage tank farm is in tandem with the capacity of the LBT.	<p>The Optimal Capacity of the Tank-farms is proposed as per the Feasibility Report for the Additional Terminal as follows:</p> <table><tr><th>Sl. No.</th><th>Liquid Cargo</th><th>Projected Traffic</th><th>Storage Capacity Provided as per Feasibility Report</th></tr><tr><td>1</td><td>Crude</td><td>1.55</td><td>-</td></tr><tr><td>2</td><td>POL</td><td>11.90</td><td>523400</td></tr><tr><td>3</td><td>Other</td><td>2.38</td><td>136290</td></tr><tr><td colspan="3">TOTAL</td><td>659690</td></tr></table>	Sl. No.	Liquid Cargo	Projected Traffic	Storage Capacity Provided as per Feasibility Report	1	Crude	1.55	-	2	POL	11.90	523400	3	Other	2.38	136290	TOTAL			659690																										
Sl. No.	Liquid Cargo	Projected Traffic	Storage Capacity Provided as per Feasibility Report																																													
1	Crude	1.55	-																																													
2	POL	11.90	523400																																													
3	Other	2.38	136290																																													
TOTAL			659690																																													
(vi).	In the calculation of berth hire, JNPT to furnish the basis for considering the average size of the vessels carrying Crude Oil, POL and Other Liquids at 72000 GRT, 48000 GRT and 36000 GRT respectively.	The details are revised for Avg. Vessel Size as per Port's Vessel Log and the same are as follows:																																														
(vii).	The JNPT is also requested to furnish the average GRT of the vessels carrying the above mentioned liquid cargo during the last three years for each of the said cargo.	<table><tr><th>Cargo</th><th>Avg. DWT</th><th>Avg. GRT (tonnes) (assuming GRT/DWT factor of 0.6)</th></tr><tr><td>Crude</td><td>80,000</td><td>48000</td></tr><tr><td>POL</td><td>40,000</td><td>24000</td></tr><tr><td>Others</td><td>25,000</td><td>15000</td></tr></table> <p>The past 3 years Vessel Size are as follows:</p> <table><tr><th></th><th>Cargo</th><th>Avg. DWT</th><th>Avg. GRT (tonnes) (assuming GRT/DWT factor of 0.6)</th></tr><tr><td rowspan="3">2011-12</td><td>Crude</td><td>72990</td><td>43794</td></tr><tr><td>POL</td><td>33504</td><td>20102</td></tr><tr><td>Others</td><td>21349</td><td>12809</td></tr><tr><td rowspan="3">2010-11</td><td>Crude</td><td>77571</td><td>46542</td></tr><tr><td>POL</td><td>34460</td><td>20676</td></tr><tr><td>Others</td><td>20576</td><td>12346</td></tr><tr><td rowspan="3">2009-10</td><td>Crude</td><td>61725</td><td>37035</td></tr><tr><td>POL</td><td>33710</td><td>20226</td></tr><tr><td>Others</td><td>19012</td><td>11407</td></tr></table>	Cargo	Avg. DWT	Avg. GRT (tonnes) (assuming GRT/DWT factor of 0.6)	Crude	80,000	48000	POL	40,000	24000	Others	25,000	15000		Cargo	Avg. DWT	Avg. GRT (tonnes) (assuming GRT/DWT factor of 0.6)	2011-12	Crude	72990	43794	POL	33504	20102	Others	21349	12809	2010-11	Crude	77571	46542	POL	34460	20676	Others	20576	12346	2009-10	Crude	61725	37035	POL	33710	20226	Others	19012	11407
Cargo	Avg. DWT	Avg. GRT (tonnes) (assuming GRT/DWT factor of 0.6)																																														
Crude	80,000	48000																																														
POL	40,000	24000																																														
Others	25,000	15000																																														
	Cargo	Avg. DWT	Avg. GRT (tonnes) (assuming GRT/DWT factor of 0.6)																																													
2011-12	Crude	72990	43794																																													
	POL	33504	20102																																													
	Others	21349	12809																																													
2010-11	Crude	77571	46542																																													
	POL	34460	20676																																													
	Others	20576	12346																																													
2009-10	Crude	61725	37035																																													
	POL	33710	20226																																													
	Others	19012	11407																																													
F.	Scale of Rates:																																															
(i).	As per policy direction of the Government, concessional tariff are to be prescribed for coastal cargo (other than thermal coal and POL including crude oil, iron ore and iron ore pellets) not exceeding 60% of the normal cargo/ vessel related charges. In such a	The JNPT has modified the same.																																														



	scenario, prescription of concessional coastal rate for handling Crude Oil and POL in the proposed Reference tariff Schedule to be justified.	
(ii).	Since the JNPT has not envisaged handling of Bunkering fuel, the note no. (iii) proposed under Section 3.1 to be deleted.	The JNPT has Deleted.
(iii).	As stated earlier, a per tonne miscellaneous levy to be prescribed in the Reference tariff Schedule along with listing of the activities that to be covered by the levy of Miscellaneous charges.	<b><i>JNPT has added rate for Miscellaneous Handling.</i></b>
(iv).	The JNPT has prescribed a general note in the tariff schedule with regard to indexation of the tariff caps to inflation to the effect that the tariff caps would be indexed to the extent of 60% of the variation in WPI occurring between 1 January 2012 and 1 January of the relevant year. When the capital cost and operating cost estimates are required to be updated with reference to the year 2013, the reason for considering the year 2012 for the purpose of indexation is not clear.	JNPT has modified the same to 1.1.2013.
(v).	The reason for not proposing any free days for storage of the Liquid cargo to be explained.	No free period is given in the current liquid terminal at JNPT.
(vi).	The relevance of prescribing note (iv) under Section 1.1 to be explained, given that the BOT operator is authorized to collect berth hire charges in the instant case and that he is required to grant rebate incase the vessel idles for the reasons attributable to the operator as prescribed in note (iii) under Section 2.	May be deleted.
<b>G.</b>	<b><u>Performance Standards:</u></b>	
(i).	In the Schedule of Performance Standards, the reference to the term 'dry and break bulk cargo' in the initial paragraph, is not clear. JNPT to clarify the position.	The JNPT has modified the same.
(ii).	The indicative norms in the Performance Standard Schedule distinguish the POL products into white and black. However, no such differentiation has been made in the capacity calculation. JNPT to explain the position.	JNPT has stated that it is difficult to give breakup of white and black.
(iii).	Incase of black POL products, an indicative norm of 700 tonnes per hour is prescribed, which is seen to be on a lower side when compared to the per day output for the POL considered at 1000 tonnes per hour in the optimal capacity calculation. The JNPT is, therefore, requested to review the performance standard in this regard.	Since in the norms no distinction is made, the same will prevail.
(iv).	Further, in the Performance Standard Schedule, indicative norms has been specifically prescribed for LPG/ LNG at 400 tonnes per hour. However, the said cargo share has not been considered while determining the optimal capacity. JNPT to review this position.	At present LPG/LNG is not envisaged.
(v).	The indicative norm of 250 tonnes per hour for Other Liquids in the Performance Standard Schedule, is seen to be on a lower side when compared to the per day output for the Other	Indicative norm is as per Standard. For Optimal Capacity calculations, norms fixed by Guidelines are taken.

	Liquids considered at 300 tonnes per hour in the optimal capacity calculation. The JNPT is, therefore, requested to review the performance standard in this regard.	
(vi).	In the schedule of performance standards, the JNPT has prescribed conditionalities governing performance evaluation and calculation of liquidated damages. Clause 2.2 of the revised guidelines for determination of tariff for projects at major port trusts, 2013, requires a port trust to propose 'Performance standards'. In this regard, the JNPT to examine the relevance of prescribing the above said conditionalities in the schedule of performance standards.	JNPT has modified the Conditionality.

6. A joint hearing in this case was held on 2 December 2013 at the Office of this Authority in Mumbai. The JNPT has made a power point presentation of its proposal. During the joint hearing the JNPT has confirmed that M/s. ShapoorjiPallonji Ltd. (SPL) has also been issued RFP and that they may also be considered in the consultation proceedings. Based on the suggestion made by the JNPT, it was decided to consult SPL in the proceedings relating to the concerned proposal of JNPT. At the joint hearing, the JNPT and the users / user organisations / prospective applicants have made their submissions.

7.1. As agreed at the joint hearing, the JNPT was requested vide our letter dated 3 December 2013 to take action / furnish information on some points. After a reminder vide our letter dated 16 December 2013, the JNPT vide its e-mail dated 17 December 2013 has furnished its revised proposal along with draft Scale of Rates and Performance Standards. The points raised by us vide our letter dated 3 December 2013 and the response of the JNPT thereon are tabulated below:

Sl. No.	Points raised by us	Response of the JNPT
(i).	Review its proposal based on the inputs to be received by it from the users/ prospective bidders and furnish its revised proposal.	
(ii).	To simultaneously furnish a copy of its revised proposal to the users/ prospective bidders.	JNPT has furnished the revised proposal. A comparative position of its earlier proposal dated 10 October 2013 and the revised proposal dated 19 December 2013 has been brought out at paragraph no.8.1.
(iii).	The user organizations/ prospective bidders are being requested to furnish their comments, if any, on the revised proposal to the JNPT and TAMP simultaneously, latest by 18 December 2013. The JNPT to furnish its comments on the comments to be received from the user organizations / prospective bidders immediately thereafter.	
(iv).	To respond to the queries raised by us vide our letter of even number dated 28 November 2013. While doing so, the replies may be given with reference to the revised proposal to be filed by the port, as mentioned at points (i) to (iv) above.	The JNPT has furnished its reply to the queries raised by us, which has been brought out at paragraph no.5 above.

7.2. As agreed at the joint hearing, the users/user organisations/prospective applicants were requested vide our letter dated 3 December 2013 to furnish inputs to Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT), latest by 05 December 2013, so as to enable them to review their proposal in reference. The users / user organisations / prospective applicants were also requested to furnish comments, if any, on the revised proposal, to the JNPT and TAMP simultaneously, thereafter.

8. The JNPT vide its letter dated 17 December 2013, has furnished its revised proposal along with draft Scale of Rates, Performance Standards and reply to our queries. A comparative position between the parameters contained in the original proposal of JNPT dated 10 October 2013 and revised proposal submitted vide its letter dated 17 December 2013 are given below:

### JNPT proposal dated 10 October 2013 Project Capital Cost

Capital Cost arrived PHASE-I (IA + IB)		
Sl. No.	Description of Facilities	Cost (₹ in Crores)
1	<b>Berth</b>	
	4 nos. Jetty Structure including Breasting and Mooring Dolphins, Fenders, Bollards and Quick Release Mooring Hooks, and other inserts and furnitures	138.04
	Dredging Berth Pocket	3.00
	Building - Control Tower cum Pump House with Electrical Substation	2.00
	Miscellaneous @ 5%	7.15
	<b>TOTAL EXPENDITURE ON BERTH</b>	<b>150.19</b>
2	<b>Cargo Handling Cost</b>	
2.1	<b>Civil Cost</b>	
	Approach Bridge - 15m Approach Bridge to support Pipeline trestle as well as Two Lane Carriage Way	266.94
	Other Civil Works- Fencings and Compound Walls and Drainage Works	1.00
	Building for Control Tower And Fire & Water Supply Pumphouse Building	1.26
	Fire Fighting System for Jetty	
	Miscellaneous @ 5%	13.46
	<b>TOTAL CIVIL CONSTRUCTION COST</b>	<b>282.66</b>
2.2	<b>Mechanical Cost</b>	
	Pipeline Cost & marine Loading Arm	
	Crude	44.44
	POL	161.42
	Others	82.18
	Control Systems and Tank Automation System	7.96
	Electrical System	9.50
	Water/Air/Nitrogen/bunkering lines	0.77
	Miscellaneous @ 5%	15.31
	<b>TOTAL MECHANICAL COST</b>	<b>321.57</b>
3	<b>Storage Area</b>	
3.1	<b>Civil Cost</b>	
	Storage Area Filling and Ground Improvement	43.80
	Storage Tanks - including piling under tank-farms, Dike Construction	307.76
	Internal Roads & Railways	16.27
	Miscellaneous @ 5%	18.39
	<b>TOTAL CIVIL CONSTRUCTION COST</b>	<b>386.22</b>
3.2	<b>Mechanical &amp; Electrical Cost</b>	
	Fire Fighting System for Tank Farm Area	9.26
	Truck and Wagon Loading Farm	19.72
	Miscellaneous @ 5%	1.45
	<b>TOTAL MECHANICAL AND ELECTRICAL</b>	<b>30.43</b>

### Traffic estimate

S No	Type of Cargo	Estimated Cargo in MTPA	Share of Cargo Traffic	Share of Cargo Occupancy	Foreign Vessel	Coastal Vessel
1.	Crude Oil	1.55	10%	2%	0%	100%
2.	POL	11.91	75%	59%	60%	40%
3.	Others	2.38	15%	39%	72%	28.40%

### JNPT proposal dated 17 December 2013 Project Capital Cost

Capital Cost arrived PHASE-I (IA + IB)		
Sl. No.	Description of Facilities	Cost (₹ in Crores)
1	<b>Berth</b>	
	2 nos. Jetty Structure including Breasting and Mooring Dolphins, Fenders, Bollards and Quick Release Mooring Hooks, and other inserts and furnitures	68.91
	Dredging Berth Pocket	3.00
	Building - Control Tower cum Pump House with Electrical Substation	2.00
	Miscellaneous @ 5%	3.70
	IDC & financing charges	28.00
	<b>TOTAL EXPENDITURE ON BERTH</b>	<b>150.61</b>
2	<b>Cargo Handling Cost</b>	
2.1	<b>Civil Cost</b>	
	Approach Bridge - 15m Approach Bridge to support Pipeline trestle as well as Two Lane Carriage Way	266.94
	Other Civil Works- Fencings and Compound Walls and Drainage Works	1.00
	Building for Control Tower And Fire & Water Supply Pumphouse Building	1.26
	Fire Fighting System for Jetty	--
	Miscellaneous @ 5%	13.46
	<b>TOTAL CIVIL CONSTRUCTION COST</b>	<b>282.66</b>
2.2	<b>Mechanical Cost</b>	
	Pipeline Cost & marine Loading Arm	
	Crude	44.44
	POL	161.42
	Others	82.18
	Control Systems and Tank Automation System	7.96
	Electrical System	9.50
	Water/Air/Nitrogen/bunkering lines	0.77
	Fire Fighting system for Jetty	9.00
	Miscellaneous @ 5%	15.76
	<b>TOTAL MECHANICAL COST</b>	<b>331.02</b>
	<b>IDC</b>	<b>112.69</b>
	<b>Total Cargo Handling Cost</b>	<b>726.37</b>
3	<b>Storage Area</b>	
3.1	<b>Civil Cost</b>	
	Storage Area Filling and Ground Improvement	43.80
	Storage Tanks - including piling under tank-farms, Dike Construction	307.76
	Internal Roads & Railways	16.27
	Miscellaneous @ 5%	18.39
	<b>TOTAL CIVIL CONSTRUCTION COST</b>	<b>386.22</b>
3.2	<b>Mechanical &amp; Electrical Cost</b>	
	Fire Fighting System for Tank Farm Area	9.26
	Truck and Wagon Loading Farm	19.72
	Miscellaneous @ 5%	1.45
	<b>TOTAL MECHANICAL AND ELECTRICAL</b>	<b>30.43</b>
	<b>IDC</b>	<b>77.69</b>
	<b>Total Storage Charges</b>	<b>494.34</b>

### Traffic estimate

S No	Type of Cargo	Estimated Cargo in MTPA	Share of Cargo Traffic	Share of Cargo Occupancy	Foreign Vessel	Coastal Vessel
1.	Crude Oil	1.55	10%	2%	0%	100%
2.	POL	11.91	75%	59%	60%	40%
3.	Others	2.38	15%	39%	72%	28.40%

**Average Cargo wise GRT of Vessel**

Cargo Type	Average GRT (T)
Crude oil	72000
POL	48000
Other liquid	36000
<b>Avg GRT</b>	<b>48547</b>

**Annual Operating Cost**

Sl. No	Expense details	Basis
1.	Repairs and Maintenance of Civil Assets	1% of Civil capital cost of the berth considered
2.	Equipment cost	2% on cost on Equipment
3.	Power expense	2.4 lakh units per hectare with cost of power consider ring at ₹7 / Kwh
4.	Insurance	1% of capital cost
5.	Depreciation	As per the provisions of Companies Act
6.	Other Expenses	1% of the Gross Capital

**Capital Expenditure on Berth**

S No	Cost components	₹ in Crores
1.	Civil construction cost	140.04
2.	Dredging	3.00
3.	Miscellaneous costs	7.15
<b>Total cost</b>		<b>150.19</b>

**Annual Operating cost for Berth Hire Service**

Particular		₹ in Crores
Maintenance cost	1% of Berthing Capital Cost except Dredging	1.50
Insurance	1% of total Berthing Capital Cost	1.50
Depreciation	3.34% of total Berthing Capital Cost	5.02
<b>Total Operating Expenses</b>		<b>8.02</b>

**Annual Revenue Requirement on Berth**

S No	Particulars	₹ in Crores
1.	Total Annual Operating Cost	8.02
2.	Capital Employed	150.19
3.	16% Return on Capital Employed (ROCE)	24.03
4.	<b>Annual Revenue Requirement</b>	<b>32.05</b>

**Average Cargo wise GRT of Vessel**

Cargo Type	Average GRT (T)
Crude oil	48000
POL	24000
Other liquid	15000
<b>Avg GRT</b>	<b>24997</b>

**Annual Operating Cost**

Sl. No	Expense details	Basis
1.	Repairs and Maintenance of Civil Assets	1% of Civil capital cost of the berth considered
2.	Equipment cost	2% on cost on Equipment
3.	Power expense	2.4 lakh units per hectare with cost of power consider ring at ₹14 / Kwh
4.	Insurance	1% of capital cost
5.	Depreciation	As per the provisions of Companies Act
6.	Other Expenses	1% of the Gross Capital

**Capital Expenditure on Berth**

S No	Cost components	₹ in Crores
1.	Civil construction cost	70.91
2.	Dredging	3.00
3.	Miscellaneous costs	3.70
4.	IDC	28.00
<b>Total cost</b>		<b>105.61</b>

**Annual Operating cost for Berth Hire Service**

Particular		₹ in Crores
Maintenance cost	1% of Berthing Capital Cost except Dredging	1.06
Insurance	1% of total Berthing Capital Cost	1.06
Depreciation	3.34% of total Berthing Capital Cost	3.52
<b>Total Operating Expenses</b>		<b>5.64</b>

**Annual Revenue Requirement on Berth**

S No	Particulars	₹ in Crores
1.	Total Annual Operating Cost	5.64
2.	Capital Employed	105.61
3.	16% Return on Capital Employed (ROCE)	16.90
4.	<b>Annual Revenue Requirement</b>	<b>22.54</b>

**Berth Hire Charges**

Average GRT Vessel (T)	48547
Utilisation	70%
No of Berths	4 nos
No of Hours at the jetty	24528 hrs.
Total GRT Hours	1190760223 hrs
GRT Hrs through Foreign Vessel	757881056
GRT Hrs through Coastal Vessel	432879166
Revenue Requirement	₹32.05cr.

**Berth Hire charges for Additional Liquid Terminal**

Berth Hire Charges/GRT / Hr	Foreign in ₹	Coastal in ₹
	0.31	0.19

**Cargo Handling Charges**

S No	Project components	cost	In ₹Crores
1.	Civil construction cost		269.20
2.	Electrical and Mechanical Costs		306.26
3.	Miscellaneous Costs		28.77
<b>Total Cost</b>			<b>604.23</b>

**Annual Operating Cost for Cargo Handling**

Particular			₹ in Crores
Maintenance cost- civil		1% of Civil Cost	2.98
Maintenance cost- Mechanical		2% of Mechanical Works	6.13
Other expenses		1% of total capital employed	6.04
Power charges			2.18
License Fee			2.50
Insurance		1% of the total capital cost	6.04
Depreciation	civil	3.34%	8.99
	Equipment & pipeline	10.34%	33.25
<b>TOTAL Operating Cost</b>			<b>88.11</b>

**Annual Revenue Requirement on Cargo handling facilities**

S. No	Particulars	In ₹Crores
1.	Total Annual Operating Cost	88.11
2.	Capital Employed	604.23
3.	16% Return on Capital Employed (ROCE)	96.68
4.	<b>Annual Revenue Requirement</b>	<b>184.79</b>

**Berth Hire Charges**

Average GRT Vessel (T)	24997
Utilisation	70%
No of Berths	4 nos
No of Hours at the jetty	24528 hrs.
Total GRT Hours	613137307 hrs
GRT Hrs through Foreign Vessel	390242419
GRT Hrs through Coastal Vessel	222894888
Revenue Requirement	₹22.54cr.

**Berth Hire charges for Additional Liquid Terminal**

Berth Hire Charges/GRT / Hr	Foreign in ₹	Coastal in ₹
	0.43	0.26

**Cargo Handling Charges**

S No	Project components	cost	In ₹Crores
1.	Civil construction cost		282.66
2.	Electrical and Mechanical Costs		331.02
3.	Miscellaneous Costs		112.69
<b>Total Cost</b>			<b>726.37</b>

**Annual Operating Cost for Cargo Handling**

Particular			₹ in Crores
Maintenance cost- civil		1% of Civil Cost	2.83
Maintenance cost- Mechanical		2% of Mechanical Works	6.62
Other expenses		1% of total capital employed	7.26
Power charges			4.44
License Fee			2.01
Insurance		1% of the total capital cost	7.26
Depreciation	civil	3.34%	9.44
	Equipment & pipeline	10.34%	16.36
	Pipeline	13.91%	24.03
<b>TOTAL Operating Cost</b>			<b>80.26</b>

**Annual Revenue Requirement on Cargo handling facilities**

S. No	Particulars	In ₹Crores
1.	Total Annual Operating Cost	80.26
2.	Capital Employed	726.37
3.	16% Return on Capital Employed (ROCE)	116.22
4.	<b>Annual Revenue Requirement</b>	<b>176.48</b>

**Handling charges**

Capital Cost Split-up					
Cargo	Occupancy	Pipeline & Loading Arm	Others Capital Cost	16% ROCE	Operation Cost
Crude	2%	44.44	4.865	7.89	1.36
POL	59%	161.42	186.919	55.73	52.09
Others	39%	82.18	124.415	33.05	33.05

**Cargo Handling Rate**

Handling Charges per Ton	Foreign Cargo in ₹/T	Coastal Cargo in ₹/T
Crude	49.89	29.94
POL	54.10	32.46
Other	161.25	96.75

**Capital Expenditure on Storage facilities**

S No	Project components	cost ₹ in Crores
1.	Civil construction cost	386.22
2.	Electrical and Mechanical Costs	30.43
3.	Miscellaneous Costs	20.83
Total Cost		437.49

**Operating cost on Storage facilities**

Particular			₹ in Crores
Maintenance cost- civil	1% of Civil Cost		3.68
Maintenance cost- Mechanical	2% of Mechanical Works		0.58
Insurance	1%		4.17
Depreciation	Civil	3.34%	12.29
	Equipment	10.34%	3.00

**Annual Revenue Requirement on Storage facilities**

S. No.	Particulars	₹ in Crores
1.	Total Annual Operating Cost	53.95
2.	Capital Employed	416.65
3.	16% Return on Capital Employed (ROCE)	63.49
4.	Annual Revenue Requirement	117.44

**Storage Charges**

Particulars	Rate in ₹
Storage charge / T/ Day	6.97
Storage charge / T/ Month	209.03

**PROPOSED SCALE OF RATES****(i). Berth Hire Charges (₹ / GRT / Hour)**

Foreign in ₹	Coastal in ₹
0.31	0.19

**(ii). Handling Charges (₹ / Metric T)**

Cargo Type	Foreign in ₹/T	Cargo	Coastal in ₹/T	Cargo
Crude		49.89		29.94
POL		54.10		32.46
Other		161.25		96.75

**Cargo Handling Rate**

Handling Charges per Ton	Foreign Cargo in ₹/T	Coastal Cargo in ₹/T
Crude	18.52	18.52
POL	92.63	92.63
Other	308.78	185.27

**Capital Expenditure on Storage facilities**

S No	Project components	cost ₹ in Crores
1.	Civil construction cost	386.22
2.	Electrical and Mechanical Costs	30.43
3.	Miscellaneous Costs	77.69
Total Cost		494.34

**Operating cost on Storage facilities**

Particular			₹ in Crores
Maintenance cost- civil	1% of Civil Cost		2.16
Maintenance cost- Mechanical	2% of Mechanical Works		0.98
Insurance	1%		4.94
Depreciation	Civil	3.34%	7.22
	Equipment	10.34%	3.15
	Tank Farm	13.91%	23.65

**Annual Revenue Requirement on Storage facilities**

S. No.	Particulars	₹ in Crores
1.	Total Annual Operating Cost	93.86
2.	Capital Employed	494.34
3.	16% Return on Capital Employed (ROCE)	79.10
4.	Annual Revenue Requirement	172.95

**Storage Charges**

Particulars	Rate in ₹
Storage charge / T/ Day	10.26
Storage charge / T/ Month	307.84

**PROPOSED SCALE OF RATES****(i). Berth Hire Charges (₹ / GRT / Hour)**

Foreign in ₹	Coastal in ₹
0.43	0.26

**(ii). Handling Charges (₹ / Metric T)**

Cargo Type	Foreign in ₹/T	Cargo	Coastal in ₹/T	Cargo
Crude		18.52		18.52
POL		92.63		92.63
Other		308.78		185.27

**(iii). Storage Charges**

	Rate in ₹
Storage charge (₹ / T/ Day)	6.97
Storage charge (₹ / T/ Month)	209.03

**(iii). Storage Charges**

	Rate in ₹
Storage charge (₹ / T/ Day)	10.26
Storage charge (₹ / T/ Month)	307.84

9. It is seen from the comments of users that the JNPT on 17 December 2013 has forwarded its revised proposal to the users / user organisations / shortlisted bidders requesting them to furnish their comments by 19 December 2013 directly to the Authority under intimation to JNPT, as agreed at the joint hearing. Some of the users/ user organisations/ shortlisted bidders have furnished their comments on the revised proposal of JNPT. The JNPT has also responded to the comments made by the various users/ prospective bidders, vide its e-mails dated 24 December 2013 and e-mail dated 27 December 2013.

10.1. The JNPT vide its first e-mail dated 27 December 2013 has made the following submissions:

- (i). Depreciation has been considered in our proposal at 13.91% based on earlier depreciation schedule. TAMP may consider depreciation based on life norms as per Companies Act, 2013 wherein depreciation on pipelines comes to 4% with life of 25 years.
- (ii). IDC has been considered in revised proposal as per comments of trade, even though it was not considered in earlier proposal as per TAMP guidelines. However, TAMP may take a view.

10.2. Thereafter, the JNPT vide its second e-mail of 27 December 2013 has made the following submissions:

- (i). There is a reduction in the pipeline cost to the tune of ₹ 70 crores in the capital assets due to reduction in berths to two numbers in the revised proposal.
- (ii). This may be considered as an amendment to the revised proposal and treated accordingly while examining the proposal.

10.3. From the above, it can be seen that the JNPT vide its second e-mail dated 27 December 2013 has revised its proposal to the extent of considering a lower amount towards the pipelines and marine loading arm. Further, it is also seen that the cost towards Interest during Construction considered by the JNPT in the capital cost estimation in its revised proposal of 17 December 2013 has not been considered now by the JNPT in its latest proposal of 27 December 2013.

10.4. Further, the JNPT vide its third e-mail of 27 December 2013 requested to ignore its earlier email of 27 December 2013 indicating reduction of ₹70 crs in capital cost. The JNPT vide its third e-mail of 27 December 2013 sent a revised proposal. The revision was seen to the extent of exclusion of some costs relating to the pipelines and marine loading arms, resulting in a corresponding change in the operating costs. The JNPT also mentioned about considering depreciation on pipelines to the tune of 4%. Further, it is also seen that the cost towards Interest during Construction considered by the JNPT in the capital cost estimation in its revised proposal of 17 December 2013 has not been considered now by the JNPT in its latest proposal of 27 December 2013.

11. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

12. With reference to totality of the information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i). Considering the robust potential for liquid cargo, the Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT) has envisaged development of an Additional Liquid Bulk Terminal (ALBT) at JNPT to handle liquid cargo like Crude Oil, Petroleum and Oil Lubricants (POL) and Other liquid cargo (consisting of Edible oil, chemicals, molasses, etc.), under Public Private Partnership (PPP) mode on Design, Build, Finance, Operate and Transfer (DBFOT) basis.

Accordingly, a proposal has been submitted by JNPT to fix reference tariff for handling of liquid cargo like Crude Oil, Petroleum and Oil Lubricants (POL) and Other liquid cargo (consisting of Edible oil, chemicals, molasses, etc.) envisaged to be handled at the proposed ALBT. The proposal is based on the Revised Guidelines for Determination of Tariff for Projects at Major Ports, 2013, effective from 9 September 2013, issued by the Ministry of Shipping.

Clause 2.4 of the said guidelines stipulates that if in the view of the Major port Trust, the tariff determined for a particular commodity under 2008 guidelines at that Major Port Trust or any other Major Port Trust is not a representative Reference Tariff for that commodity, then the Major Port is free to approach this Authority with a proposal to re-fix Reference Tariff under 2008 guidelines for the project giving detailed and sufficient justification.

No upfront tariff has been fixed for handling liquid cargo at JNPT. The tariff fixed for the existing BOT operator handling liquid cargo at JNPT is based on the tariff guidelines of March 2005. Since the upfront tariff available at neighboring Kandla Port Trust is not representative enough owing to the huge difference in the capital costs, the JNPT has come up with a proposal for fixation of Reference tariff for handling of above mentioned liquid cargo, generally following the norms prescribed in the 2008 upfront Guidelines for a liquid terminal.

- (ii). The JNPT furnished an incomplete proposal on 10 October 2013. For the reasons brought out in the earlier part of this Order, the complete proposal of JNPT could be taken up on consultation only on 06 November 2013. Though furnishing of the list of prospective bidders (who are to be taken on consultation) and the Feasibility Report is a pre-requisite for submission of any upfront tariff proposal, it was not furnished to us along with the proposal. It is noteworthy that the submission of the above mentioned documents along with the proposal is also mentioned in the Checklist prescribed by us for submission of upfront tariff proposals by the major port trusts.

It is relevant here to state that right from the beginning as well as during the entire processing of this case, the approach of the JNPT was not in a focused manner. The replies furnished by the JNPT in response to our queries do not sufficiently address the issues. Given that the mandate is to dispose the reference tariff proposal within specified time frame under the revised tariff guidelines of 2013, the case is processed completely relying on the information and clarifications furnished by the JNPT subject to the modifications wherever found necessary as explained in the subsequent paragraphs.

- (iii). As stated earlier, the JNPT has submitted its proposal in October 2013. Subsequently, based on the information/ clarifications sought by us during the processing of the case and based on the decisions taken during the joint hearing held on 02 December 2013, the JNPT under cover of its letter dated 17 December 2013 has revised its proposal. The revision is to the extent of considering optimal capacity related to 2 berths at 15.84 MMTPA, instead of the optimal capacity of 31.55 MMTPA, based on four berths proposed in the initial proposal. This has resulted in change in the capital costs and the operating costs. Further, the JNPT has rectified some errors in its initial calculations, which were pointed out in the questionnaire issued to JNPT.

Since, it was decided during the joint hearing that the JNPT would be revising its proposal, the JNPT was advised during the joint hearing itself to forward its revised proposal to the concerned users and the prospective bidders, so as to avoid further delay in the processing of the case. The JNPT has also forwarded the revised proposal to the concerned users and the prospective bidders for their comments. Some of the users and the prospective bidders have also promptly furnished their comments on the revised proposal. The JNPT has also responded to the comments of the users/ prospective bidders.

The said revised proposal of the JNPT dated 17 December 2013 including the revision effected by JNPT as communicated to us on 27 December 2013 (as brought out in the initial part of this Order), along with the information/ clarification furnished by JNPT during the processing of the case in reference is considered in this analysis.

- (iv). The JNPT in its initial proposal of October 2013 had considered optimal capacity of the facility based on 4 no. of berths at 31.55 MMTPA. As per the features of the Master Plan provided by the JNPT under para 1.2.1 of Project details, the traffic of Phase – I (IA and IB) is expected to reach 15.83 MMTPA by the year 2027-28, to be handled at the proposed four berths. Looking to the traffic potential indicated at 15.83 MMTPA in Phase – I, investment in the infrastructure facilities, both civil and equipment, to create almost 100% additional



capacity looked like an idle investment being created way ahead, apart from resulting in prescription of tariff at lower level.

Further, based on the cargo share of Crude Oil, POL and Others at 10%, 75% and 15% respectively (as furnished by the JNPT) and considering the handling rate in respect of the Crude Oil, POL and Others at 5000 tonnes/ hour, 1000 tonnes/ hour and 300 tonnes/ hour, as prescribed in the upfront guidelines for liquid cargo terminal and that adopted by the JNPT itself, the optimal capacity for a berth for 24 hours and 365 days at 70% utilisation worked out to 7.94 million metric tonnes per annum. This showed that 2 berth configuration looked sufficient to handle the traffic of 15.83 MMTPA envisaged during the Phase – I. Further, during the joint hearing, the prospective bidders like M/s. IMC Limited (IMCL) and M/s. United Liner Agencies of India (Private) Limited (ULAIPL) have voiced their concern about the estimated optimal capacity at 31.55 MMTPA being on the higher side. Therefore, the JNPT during the joint hearing itself agreed to review the optimal capacity for the proposed facility.

Accordingly, the JNPT has reviewed the capacity and in its revised proposal of 17 December 2013 has considered the capacity relating to two berths at 15.84 MMTPA.

- (v). The proposal filed by JNPT envisages handling of liquid cargo by transporting the liquid cargo through pipelines to the Tank Farm. With regard to a specific query, the JNPT has confirmed that dimensions of the pipelines are optimum based on cargo forecast and efficiency of the system and that no further improvements will be required based on technical reasons. The JNPT has, however, stated that the Concession Agreement shall not specify the dimensions of pipelines for BOT operator. In such a scenario, it is not clear how the JNPT would ensure that the pipelines deployed by the operator would be commensurate with the handling rates and optimal capacity of the project. At the same time, it is also not clear how the JNPT would ensure that the operator does not put into use pipelines of higher dimension with a higher pumping rate resulting in a higher productivity of the liquid cargo berths, than that considered for determining the optimal capacity of the facility. However, to protect user interest, it may be essential that the Concession Agreement spells out at least the minimum requirement of the pipelines. The JNPT is, therefore, advised to spell out the minimum requirement of the pipelines in the Concession Agreement. The JNPT is also advised to ponder over the situation where the operator may deploy pipelines of higher dimension and incorporate a suitable provision in this regard in the Concession Agreement, if it is felt necessary.
- (vi). The JNPT has proposed allotment of 730000 sq. m. (73 hectares) of land area and 132000 sq. m. (13.2 hectares) of water area for the proposed facility. Out of the 730000 sq.m of land area, 380000 sq.m of land is proposed to be utilised as storage tank farm area. The balance area is proposed to be utilised for ancillary facilities like Truck Parking and Queuing Area, Truck Loading Area & Operation area, Rail Siding and Wagon Loading Area, Area for Approach Bund, Green Belt and Miscellaneous purposes. The JNPT has also confirmed that the proposed allotment of land is in line with the land use plan of the port. The judgment of the port for the total area requirement for handling liquid cargo is relied upon in the analysis.
- (vii). With regard to fixation of reference tariff for handling liquid cargo at the ALBT, the JNPT is seen to have followed the norms prescribed in the Upfront tariff guidelines for the liquid bulk terminal. In this regard, it is relevant here to mention that the Upfront tariff guidelines for the liquid bulk terminal prescribe allocation of the total Annual Revenue Requirement (ARR) into two groups i.e. Handling charges and Miscellaneous charges. The Guidelines state that the handling charges, *inter alia*, are inclusive of the charges for storing in tanks. In the case under reference, the JNPT has segregated the capital costs, operating costs etc. relevant for handling charges and storage charges separately. As a result, it has arrived at different per tonne rate for handling and storage of various liquid cargo. Since the approach adopted by the JNPT is more detailed and elaborate, it is considered in the analysis. Such an approach was also accepted by this Authority while determining the upfront tariff for the KPT liquid jetty, as proposed by the KPT.
- (viii). Optimal capacity:

- (a). By considering the percentage share of the liquid cargoes viz., Crude oil, POL and Other liquids at 9.79%, 75.20% and 15.01% respectively and the handling rate of above mentioned Liquid cargo at 5000 tonnes/ hour, 1000 tonnes/ hour and 300 tonnes/ hour respectively and at 70% utilization, the JNPT has determined the optimal capacity for a two berth configuration at 15.78 Million Metric Tonnes Per Annum (MMTPA).
- (b). The percentage share of Crude oil, POL and Other liquids is reported to be based on the cargo share that would prevail during the year 2028-29 in JNPT. In this regard, when the JNPT was requested to consider the past actual cargo share, which may be more relevant rather than considering the cargo share that may prevail at a distant future, the JNPT has stated that the cargo share is as per the Feasibility Report. In this regard, it is relevant to mention here that the JNPT in its calculation of berth hire charges has considered average GRT of the vessels based on the past data, as brought out in the later part of the analysis. No consistency is seen in the approach followed by the port.  
Nevertheless, presuming that the Feasibility Report has taken into account all relevant factors that may prevail in distant future and given that none of the users/ prospective bidders have objected to the proposed cargo mix, the share of each cargo in the total cargo capacity, as furnished by the port, is relied upon in the analysis.
- (c). The handling rate for Crude oil, POL and Other Liquids considered by the JNPT at 5000 tonnes/ hour, 1000 tonnes/ hour and 300 tonnes/ hour respectively is seen to be in line with the handling rates prescribed for the said cargo in the Upfront Guidelines.  
Two of the prospective bidders viz., ULAIPL and IMCL has stated that why should the handling norm for Crude Oil at 5000 TPH be considered to calculate the optimal capacity when the Feasibility Report prescribes a handling rate of only 3000 TPH for Crude Oil. In this regard, it is relevant to mention here that the 2008 upfront tariff guidelines have been issued as a policy direction to this Authority under Section 111 of the MPT Act, 1963 and are binding on this Authority. Hence, the norms prescribed in the 2008 guidelines need to be taken into account while fixing the upfront tariff by this Authority. Further, the port has also chosen to go by the handling rate as prescribed in the guidelines. Hence, the same is considered in the analysis.
- (d). Considering the cargo share and the handling rate of each of the cargo as discussed above, the optimal capacity of the proposed ALBT facility for a two berth configuration works out to 15.78 Million Metric Tonnes Per Annum at 70% utilization, as proposed by the port, which is considered in the analysis.
- (ix). Though the computation of storage capacity is not required as per the guidelines for the liquid terminal, it appears that the capacity of the tank farms used for storage of the liquid cargo may have an impact on the optimal capacity considered by the port in this case. The JNPT has not established that the proposed storage capacity of the tank farm is commensurate with the optimal capacity of the ALBT. The judgment of the JNPT in estimation of the capacity for Storage Tank Farm at 659690 MT is relied upon.
- (x). Capital cost:
  - (a). Handling activity:  
The capital cost for the handling activity as estimated by the JNPT is ₹549.42 crores of which ₹282.66 crores is estimated towards civil capital costs and the balance ₹266.76 crores is estimated for equipment capital costs.
  - (i). Civil works:
    - (a). The upfront tariff guidelines broadly indicate the civil works involved for the liquid cargo terminal and require the port to estimate the civil cost. The nature of the civil works proposed to be undertaken at the facility generally adheres to normative list of civil works stipulated in the guidelines for the liquid cargo terminal. The estimated civil costs relating to handling of liquid cargo to the tune of ₹282.66 crores pertains to 15m Approach Bridge, Fencing, Compound wall, Drainage, Building for Control Tower, Fire & Water supply & Pump House and Miscellaneous cost @ 5%.

- (b). The JNPT has stated that the rate for each item of civil work is as per the Feasibility Report of 2013. This position is relied upon.
  - (c). Under the civil capital cost, the JNPT has considered miscellaneous capital cost @ 5% of the estimated civil cost. Similarly, the JNPT has considered miscellaneous capital cost @ 5% of the estimated equipment cost. It is relevant to mention here that the Upfront tariff guidelines of 2008 stipulate estimating Miscellaneous capital cost @ 5% of the total of the estimated civil and equipment. The JNPT instead, has separately considered the Miscellaneous cost under the respective category of Capital cost.
- (ii). Equipment costs:
  - (a). The cost of equipment comprises of cost of Pipeline and Marine Loading Arm related to Crude oil, POL and others, Control systems & Tank Automation System, Electrical System, Water/ Air/ Nitrogen/ Bunkering lines, Fire Fighting System for Jetty and Miscellaneous cost @ 5%. The nature of the equipment proposed to be deployed at the facility generally adheres to normative list of equipment stipulated in the guidelines for the liquid cargo terminal.
  - (b). The JNPT has not furnished documentary evidence in support of the cost of equipment. It has only mentioned that the cost of the equipment is as per the Feasibility Report of 2013. The equipment cost as furnished by the JNPT is considered.
  - (c). For the reasons stated earlier, the estimation of Miscellaneous capital cost @ 5% of the total of the estimated equipment cost is considered in the analysis.
- (b). Berthing activity:
  - (i). The JNPT has estimated the capital costs relating to berthing activity to the tune of ₹75.93 crores. This estimated cost pertains to 2 nos. of Jetty structure, dredging of berth pocket, Building for Control Tower cum Pump House with electrical Substation and Miscellaneous cost @ 5%.
  - (ii). The JNPT has stated that the rate for each item of civil work under the berthing activity is as per the Feasibility Report of 2013. This position is relied upon.
  - (iii). With regard to dredging cost estimated at ₹1.40 crores, the cost is towards estimated dredging requirement at berth pocket, which is considered in the analysis.
  - (iv). The JNPT has considered miscellaneous capital cost @ 5% of the estimated capital cost relating to berthing activity. Though the Upfront tariff guidelines of 2008 stipulate estimation of Miscellaneous capital cost @ 5% of the total of the estimated civil cost in case of handling activity, the guidelines do not specifically provide for estimation of miscellaneous capital cost under berthing service. It is noteworthy that in many cases relating to fixation of the upfront tariff for various projects at various major port trusts, the miscellaneous capital cost at 5% has been considered to meet contingencies under the Berthing Service. Keeping in view the position considered in the various cases, the miscellaneous capital cost under the berthing activity at 5% of the capital cost of berth is taken into account, as proposed by the port.
- (c). Storage activity:
 

The capital cost for the storage activity as estimated by the JNPT is ₹416.64 crores of which ₹386.21 crores is estimated towards civil capital costs and the balance ₹30.43 crores is estimated for equipment capital costs.

  - (i). Civil works:
    - (a). The cost of civil works considered under the storage activity consists of cost of Storage Tank farms foundation work including piling work, Storage Tank - Tank fabrication and erection etc., Internal Roads & Railways and Miscellaneous Charges @ 5%.
    - (b). The JNPT has stated that the rate for each item of civil work is as per the Feasibility Report of 2013. This position is relied upon.
    - (c). For the reasons stated earlier, the estimation of Miscellaneous capital cost @ 5% of the total of the estimated civil cost under storage activity is considered in the analysis.

- (ii). Equipment costs:
  - (a). The cost of equipment considered under the storage activity comprises of cost of Fire fighting for Tank Farm area, Truck & Wagon Loading Farm and Miscellaneous Charges @ 5%.
  - (b). The JNPT has not furnished documentary evidence in support of the cost of equipment. It has only mentioned that the cost of the equipment is as per the Feasibility Report of 2013. The equipment cost as furnished by the JNPT is considered.
  - (c). For the reasons stated earlier, the estimation of Miscellaneous capital cost @ 5% of the total of the estimated equipment cost is considered in the analysis.
- (d). The ULAIPL by referring to RFQ has stated that consideration of a lower capital costs by the JNPT in its proposal when compared with the capital cost contained in the RFQ document, has resulted in a lower handling charges for the ALBT. In this regard, it is relevant to mention here that the capital cost as furnished by the port in its proposal has been relied upon by us in the analysis. We are not aware of the cost components forming part of the capital cost in the RFQ document.
- (xi). Return on capital employed is calculated at 16% of the estimated capital cost as per the norms prescribed in the guidelines.
- (xii). Operating cost:
  - (a). Cargo Handling activity:
    - (i). Power cost has been estimated by the port for illumination of 13.2 hectares of water front area at 240000 units per hectare per annum at the rate of ₹13 per unit.

The consumption of 240000 units per hectare per annum for illumination is as per the norms prescribed in the upfront guidelines.

Though the JNPT has furnished the electricity tariff schedule, it does not reflect per unit cost of electricity at ₹13 per unit. The JNPT has not furnished workings to arrive at per unit cost of electricity from the tariff schedule. However, during the general revision of tariff of the private terminals operating at JNPT viz., gateway Terminals India Private Limited (GTIPL) and NhavaSheva International Container Terminal Private Limited (NSICTPL) in the year 2012, the unit cost of power has been considered at ₹12.36 and ₹13/- respectively, based on the documentary evidence then furnished by the private operators. Based on this position, the unit cost of power as estimated by the port at ₹13/- is considered in this analysis.

- (ii). Repairs and maintenance cost has been estimated by the JNPT at 1% of the civil assets and 2% of the equipment costs. This is seen to be in line with the norms prescribed in the guidelines.
- (iii). Insurance cost and Other expenses each has been estimated by JNPT at 1% of the gross fixed assets. This is seen to be in line with the norms prescribed in the guidelines.
- (iv). Depreciation has been computed by JNPT @ 3.34% on civil cost, 10.34% on equipment cost and 4% on the cost of pipelines. The rate of depreciation on civil cost and pipeline cost is seen to be as per the depreciation prescribed in the Companies Act, 2013. However, the rate of depreciation in respect of equipment cost is considered at 10% in line with the depreciation prescribed in the Companies Act, 2013.
- (v). The guidelines for upfront tariff stipulate that licence fee for port land is to be estimated based on the rates prescribed in the Scale of Rates of the respective Major Port Trusts.

Licence fee has been estimated by the port for 132000 sq.m of water front area, at the rate of ₹12.73 per sq. mtr per month, being 50% of the rate as applicable as per the rate prescribed in Schedule 7.1 of Chapter – VII of the existing Scale of Rates of JNPT, duly escalated. 50% of the escalated rate has been considered for the water front area, based on the stipulation

prescribed in the Land Policy Guidelines of 2010. The licence fee as estimated by the port is considered in the analysis.

- (b). Berthing activity:  
The guidelines require the operating cost for berthing service to be estimated at 1% of the berth cost. In addition to maintenance cost, the JNPT has considered insurance and depreciation while estimating the operating cost of berthing service.

Although the guidelines restrict the operating cost at 1% of the berth cost, the asset requires adequate insurance coverage and the fact that the value of the asset will depreciate due to wear and tear can also not be denied. While fixing upfront berth hire at the other Major Port Trusts, this position was recognised and the cost of insurance and depreciation were considered to assess the annual revenue requirement from berthing service.

In view of the position explained above, the element of insurance cost @ 1% and depreciation cost @ 3.34% are considered in this case also while estimating the operating cost for assessment of the revenue requirement from berth hire service.

- (c). Storage activity:  
(i). Power cost has been estimated by the port for illumination of 73 hectares of backup area at 240000 units per hectare per annum at the rate of ₹13 per unit.

The consumption of 240000 units per hectare per annum for illumination is as per the norms prescribed in the upfront guidelines.

For the reasons stated earlier, the power cost of ₹13 per unit as estimated by the port is considered in this analysis.

- (ii). Though the JNPT has estimated Repairs and maintenance cost at 1% of the civil assets and 2% of the equipment costs, as per the norms prescribed in the upfront guidelines, it is seen to have not considered repairs and maintenance cost on one of the cost components viz., Storage Tank farms foundation work including piling work. The same is, therefore considered in the analysis. Further, an arithmetical error noticed in the calculation of repairs and maintenance cost on equipment is also rectified.
- (iii). Insurance cost and Other expenses each has been estimated by JNPT at 1% of the gross fixed assets. This is seen to be in line with the norms prescribed in the guidelines.
- (iv). Depreciation has been computed by JNPT @ 3.34% on civil cost, 10.34% on equipment cost and 4% on the cost of storage tanks. The rate of depreciation on civil cost and storage tanks is seen to be as per the depreciation prescribed in the Companies Act, 2013. However, the rate of depreciation in respect of equipment cost is considered at 10% in line with the depreciation prescribed in the Companies Act, 2013.
- (v). As brought out earlier, the guidelines for upfront tariff stipulate that licence fee for port land is to be estimated based on the rates prescribed in the Scale of Rates of the respective Major Port Trusts.

Licence fee has been estimated by the port for 730000 sq.m of backup area, at the rate of ₹25.45 per sq. mtr per month, as per the rate prescribed in Schedule 7.1 of Chapter – VII of the existing Scale of Rates of JNPT, duly escalated. The licence fee as estimated by the port is considered in the analysis.

- (xiii). The statement for fixing upfront tariff submitted by the JNPT for the ALBT has been modified in line with the above analysis. A copy of the modified statement is attached as **Annex - I**.

- (a). Cargo handling activity:  
(i). The annual revenue requirement for the liquid cargo handling activity which is the sum of the operating cost and return on capital employed is estimated at ₹139.05 crores as against ₹139.38 crores estimated by the port.
- (ii). The JNPT in its revised proposal of December 2013 is seen to have apportioned 95% of the total revenue requirement towards handling

- charges and 5% towards miscellaneous charge, as stipulated in the upfront guidelines for liquid bulk terminal.
- (iii). The JNPT has considered the entire capacity of Crude oil to be coastal, 60% of the POL capacity to be Foreign and the balance 40% to be Coastal and 72% of the Other Liquid capacity to be Foreign and 28% of the Other Liquid capacity to be coastal, in its revised proposal. This is reported to be based on the traffic estimates and also considering future trend. This position is relied upon in the analysis.
- (iv). The JNPT has arrived at the per tonne handling rate by considering the ratio of capital cost of pipeline and loading arm to be deployed to handle each type of cargo as well as the berth occupancy based on the traffic that would prevail during the year 2028-29. In this regard, it is relevant to mention here that while fixing the upfront tariff for the Liquid jetty at Kandla Port Trust (KPT), the per tonne handling rate for each cargo was determined by the KPT based on the handling rate of each cargo and the ratio of foreign and coastal cargo in respect of each of the cargo. The JNPT was, therefore, requested to examine the approach adopted by the KPT to arrive at the per tonne handling rate vis-à-vis, the approach adopted by the JNPT and justify the approach adopted by the JNPT with an analysis. In this regard, the JNPT has simply stated that it has adopted the approach as revenue required from the handling is collected based on hourly rates. The statement made by the JNPT is not clear, as the handling rates are proposed to be recovered on per tonne basis only. The JNPT has not furnished any justification or rationale behind consideration of capital cost of pipeline and loading arm to be deployed to handle each type of cargo also. Further, the composition of traffic of the year 2028-29, which has been taken as base by JNPT to determine the berth occupancy in respect of each cargo is seen to be totally different from the optimal capacity of each cargo, thereby resulting in requirement of berth for 20140 hours in a year at 70% utilization. In this regard, it is to be kept in view that the total hours available for 2 berths in a year at 70% utilization is only 12264 hours (i.e. 365 days x 24 hours x 70% utilization x 2 berths). In the absence of clarity for the approach adopted by the JNPT, it is not found possible to consider the approach adopted by the port. In view of the above position, the per tonne handling rate in respect of each of the cargo is determined based on the handling rate of each cargo and their individual composition of foreign/ coastal cargo to meet the estimated revenue requirement. Such an approach has been adopted not only in the KPT case, as referred above but also in determination of upfront tariff in other major port trusts also.
- (v). As per policy direction of the Government, concessional tariff are to be prescribed for coastal cargo (other than thermal coal and POL including crude oil, iron ore and iron ore pellets) not exceeding 60% of the normal cargo/ vessel related charges. Accordingly, the JNPT in its revised proposal has not proposed for any coastal rates for Crude oil and POL and has proposed concessional rates for coastal cargo of Other Liquids in line with the Government policy.
- (vi). The users/ prospective bidders have requested for individual rates for each cargo falling under 'Other Liquids'. As mentioned by the ULAIPL, tariff for each item of cargo under 'Other Liquids' was prescribed in VPT. However, it is to be noted here that the proposal of the VPT itself was for fixation of upfront tariff only for Other Liquids and the capacity share of each of the cargo under 'Other Liquids' was estimated by the VPT. In the JNPT case in reference, the port has not furnished capacity share for each cargo item under 'other liquids' and as admitted by the JNPT, in the absence of such information, it is found not possible to prescribe cargo wise tariff under 'other liquids'.
- (vii). Considering 5% of the total revenue requirement related to handling activity and the total optimal capacity, the miscellaneous levy works out to ₹4.41 per tonne. The miscellaneous levy is seen to cover services like pigging, compressor charges, vaporizer charges and such related charges.
- (b). Berthing activity:

Based on the analysis explained earlier, the revenue requirement from berthing service works out to ₹16.20 crores, as estimated by the port.

Considering the average GRT of the vessels at 24997 GRT and the operating hours at 12264 (6132 hours per berth x 2 berths), the JNPT has arrived at the total GRT hours. Considering the ratio of foreign and coastal vessels at 64:36, the port has arrived at the berth hire charge of ₹0.62 per GRT per hour for foreign going vessels, in its revised proposal.

In its initial proposal, the JNPT had based its calculation of berth hire based on the average GRT of vessel at 48547 GRT. Based on the submissions made by one of the prospective bidders viz., M/s. IOT Infrastructures & Energy Services Limited, the JNPT in its revised proposal has considered the average GRT of vessels at 24997 GRT. This is seen to be based on the average of the yearly average GRT of the vessels carrying Crude Oil, POL and Other Liquids during the past years viz., 2010-11, 2011-12 and 2012-13. This position is relied upon in the analysis.

Based on the ratio of foreign vessels and coastal vessels at 64:36 and taking into account the revenue requirement from berthing service and considering the ratio of the GRT hours of the coastal vessels and GRT hours of foreign going vessels, the upfront berth hire rate of ₹0.62 worked out by JNPT is seen to be in order and as per the approach adopted in other upfront tariff cases.

In this connection, it is relevant to mention here that the capital cost and operating costs under the berthing activity have all been considered with reference to two berths. Therefore, the berth hire derived as above is applicable for two berths. Incase of occupation of only one berth by a vessel, the rate relevant for one berth should only be applied. Thus, incase of occupation of only one berth by a vessel, the upfront berth hire rate of ₹0.31 per GRT per hour or part thereof on foreign vessels and ₹0.19 per GRT per hour or part thereof on coastal vessels will be applicable. A suitable note in this regard is prescribed in the Reference tariff Schedule under the Berth hire charges. Such an approach has been adopted while fixing the upfront tariff for development of West Quay-North berth (WQ-7 and WQ-8) in the inner harbour of Visakhapatnam Port Trust for handling dry bulk cargo and in respect of fixation of Reference tariff in respect of two projects at MBPT viz., Offshore Multipurpose Cargo Berth and Harbour Wall Berth.

It has already been decided by this Authority while finalising the upfront berth hire at the other Major Port Trusts to approve the upfront berth hire charge in Rupee term only. The proposal of the JNPT for rupee denominated berth hire is in line with the decision taken by this Authority in the other upfront tariff cases.

(c). Storage activity:

(i). Based on the analysis explained earlier, the revenue requirement from storage activity works out to ₹141.60 crores instead of ₹140.36 crores estimated by the port.

(ii). The JNPT has considered the capacity for Storage Tank Farm at 659690 MT reportedly based on the Feasibility Report. The JNPT has estimated the storage charge based on the capacity of the tank farm at 659690 MT for 365 days at 70% utilization (256 days). In this regard, with regard to a specific query, the JNPT has confirmed that liquid cargo will be stored for 256 days in a year so that BOT operator will achieve revenue requirement from the storage of the cargo.

(iii). Considering the capacity of the Tank Farm at 659690 KL, as discussed earlier for 365 operating days at 70% utilisation, the JNPT has arrived at the storage charge of ₹8.33 per tonne per day. In view of change in the Revenue Requirement, the storage charge of ₹8.40 per tonne per day has been worked out.

(xiv). In the proposed reference tariff schedule, the JNPT has proposed definitions for common terms like coastal vessel, foreign vessel, free period, port, TAMP and tonne. These definitions are found to be in line with the definitions prescribed for the respective terms in the other upfront tariff cases and Scale of Rates of other major ports and private terminals.

(xv). The JNPT has proposed some general conditionalities like conditionalities governing levy of interest on delayed payments/ refunds, rounding off bills, non-levy of charges for delay beyond a reasonable level attributable to the terminal operator, conditionalities prescribing criteria for categorization of a vessel as a foreign going vessel or coastal vessel, conditionalities prescribing 60% concessional tariff, conditionalities governing the flexibility

- provided to the terminal operator to levy charges lower than ceiling rates, which are found to be in line with the general conditionalities prescribed in the Upfront tariff schedule of various major port trusts.
- (xvi). Clause 2.15 prescribed in the tariff guidelines of 2005 states that users should not be required to pay charges for delays beyond reasonable level attributable to the operator. This condition is uniformly prescribed in the Scale of Rates of all Major Port Trusts under 2005 guidelines, 2008 guidelines as well as 2013 guidelines. Flowing from the principle prescribed in the above clause a general condition is also prescribed in the Scale of Rates of Private Terminal operators where berth hire is not collected by the operator stating that in case a vessel idles due to breakdown or non-availability of the shore based facilities of Terminal Operator or any other reasons attributable to Terminal Operator, rebate equivalent to berth hire charges payable to the concerned Major Port Trust accrued during the period of idling of vessel shall be allowed by Terminal Operator. In the JNPT case in reference, the operator would be entitled to collect the berth hire charges and the berth hire schedule prescribes the note that no berth hire shall be levied for the period when the vessel idles at its berth for continuous one hour or more due to breakdown of terminal operator's equipment or power or for any other reasons attributable to the Terminal Operator. Therefore, prescription of the general note that in case a Oil Vessel idles due to breakdown or non-availability of the shore based facilities of Oil Terminal or any other reasons attributable to Terminal, rebate equivalent to berth hire charges payable to the concessionaire accrued during the period of idling of vessels shall be allowed by Concessionaire, is not found relevant. The same is, therefore, deleted, as agreed by the JNPT.
- (xvii). In the Berth hire Schedule, the common conditionalities like the period of berth hire to be calculated from the time vessel occupies the berth, Berth hire includes charges for services rendered at the berth, such as occupation of berth, rubbish removal, cleaning of berths, fire watch, etc., and no berth hire to be levied for the period when the vessel idles at the berth for continuous one hour or more due to breakdown of terminal operator's equipment or power or for any other reasons attributable to the terminal operator, are seen to be in line with the conditionalities prescribed at the Scale of Rates of the port and also in other upfront tariff Schedule.
- (xviii). The JNPT has proposed a provision under the Schedule of Cargo handling charges to state that the handling charges prescribed shall include the cargo loading or unloading charges (as the case may be), transportation through pipelines, wharfage, etc. The note also states that it would include unloading of the cargo from vessels and transfer of the same up to the point of storage and loading on to trucks/ tankers in respect of import cargo and unloading of the cargo from the trucks/ tankers at the storage tank farm in respect of export cargo, transfer of the cargo to the loading point, loading onto the vessels, which is approved.
- (xix). The JNPT has proposed for 5 free days for handling the liquid cargo in the proposed draft Reference tariff schedule. However, in reply to one of the query, the JNPT has stated that no free days are proposed based on the position obtaining at the existing terminal at JNPT. Further, it is noteworthy that unless the BOT operator levies storage charges for all the 256 days i.e. 70% utilization, he may not be able to achieve the storage revenue requirement as per the calculation furnished by the JNPT. Therefore, the Reference tariff schedule is suitably amended so as to reflect no free days.
- (xx). Under the storage schedule, the common conditionalities like, Storage charges to be payable for all days including Terminal's non-working days and Customs notified holidays for stay of cargo, Storage charge to not accrue for the period when the terminal operator is not in a position to deliver/ ship the cargo when requested by the user due to reasons attributable to the terminal operator are seen to be in line with the conditionalities prescribed at the Scale of Rates of the port and also in other upfront tariff Schedule.
- (xxi). The JNPT has proposed a note under Storage Schedule that the demurrage charges on hazardous liquids shall be levied at 1.25 times the normal rates specified in above schedule. Clause 5.7.3 of the 2005 guidelines, stipulates prescription of Premium to the extent of 25% on handling and storage charges in case of hazardous containers/ cargo. Accordingly, the said note is seen to be in line with the guideline position and hence approved.
- (xxii). Under the Miscellaneous charge schedule, a note has been prescribed stating that miscellaneous charge is towards rendering services like pigging, compressor charges, vaporizer charges and such related charges.
- (xxiii). As per clause 2.8 of the upfront tariff Guidelines of 2008, the tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI)



occurring between 1 January 2008 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year. In the instant case, since the estimation of capital cost and unit rate of operating cost considered in the upfront tariff calculation are as of the year 2013, as confirmed by the JNPT, it is found appropriate and relevant to prescribe the base WPI to be considered for automatic adjustment every year as on 1 January 2013.

- (xxiv). Clause 2.2 of the revised tariff guidelines of 2013 requires this Authority to prescribe the Reference Tariff along with the Performance Standards. Though the revised guidelines of 2013 do not require this Authority to go into the Performance Standards proposed by the port it is not unreasonable to assume that the ports would propose reasonable and achievable Performance Standard.

The JNPT has proposed the Performance Standards in respect of Crude, POL products (White and Black), LPG/ LNG and Other Liquids. The cargo items for which Performance Standards are proposed is not seen to match with the cargo items for which tariff has been proposed in the Reference tariff schedule. In the fixation of reference tariff till date, the cargo items for which Performance Standards are proposed generally match with the cargo items for which tariff has been proposed in the Reference tariff schedule. In spite of a specific request, the JNPT has not justified prescription of Performance Standards in respect of White and Black POL products and for LPG/ LNG. Infact, the JNPT has specifically stated that it does not envisage handling LPG/ LNG at present. In the absence of justification, the Performance Standards is prescribed in respect of Crude, POL products and Other Liquids only.

The JNPT has proposed the Performance Standards by prescribing the indicative norms at 5000 tonnes per hour in case of Crude, 1000 tonnes per hour for White POL products, 700 tonnes per hour for Black POL products, 400 tonnes per hour for LPG/ LNG and 250 tonnes per hour in respect of Other Liquids. For the reasons mentioned above, the Performance Standards is prescribed in respect of Crude, POL products and Other Liquids only.

Since the indicative norms in respect of Other Liquids was seen to be on a lower side when compared to the output of one berth at 300 tonnes per hour, the JNPT was requested to review the performance standards. In this regard, the JNPT has stated that Indicative norm is as per Standard, whereas for Optimal Capacity calculations, norms fixed by Guidelines are taken.

While approving the proposal of Cochin Port Trust for fixation of Reference tariff for Coal Handling Terminal and the proposal of Mumbai Port Trust (MBPT) for fixation of Reference Tariff for multipurpose off shore cargo terminal, it had come to the notice of this Authority that the Performance Standards proposed by the concerned Major Port Trusts in these two recent cases are significantly lower.

Clause 2.5 of the 2013 revised tariff guidelines stipulates that the Reference Tariff and Performance Standards notified by TAMP would be mentioned in the bid document and subsequently in the Concession Agreement in respect of PPP Projects. As per the said guidelines, on the achievement of the Performance Standards at the level incorporated in the Concession Agreement, the operator is eligible to seek upward revision upto 15% over the indexed reference tariff. Thus, achievement of Performance Standards to claim tariff hike is the fulcrum of the 2013 guidelines. The Performance Standard to be notified by this Authority based on the proposal of the Major Port Trusts appears to have a significant impact on the tariff to be levied by the Operator during the entire period of Concession Agreement. In view of this provision of performance linked tariff envisaged in the 2013 guidelines, it is appropriate that the Major Port Trust carry out due diligence and take sufficient care while proposing Performance Standards at a reasonable level instead of solely adopting the indicative norms appended at Appendix-15 – Performance Standards to the Model Concession Agreement issued by the Ministry of Shipping. As suggested in the Appendix-15, the norms are only indicative relating to gross berth day output for major cargo items and other parameters as well. Even if the Performance Standards proposed by port trust are lower than the handling rate considered in the calculation of optimal quay capacity, then as per the 2013 guidelines, the BOT operator will have the option of seeking tariff revision upto 15% over the indexed Reference Tariff on achieving the lower Performance Standards prescribed in the Concession Agreement without achieving any improvement in the performance. This perhaps may not serve the intended purpose for which the revised guidelines of 2013 are issued by the MOS linking achievement of performance while seeking tariff hike.

In view of the above position, the MOS has been requested to advise all the Major Port Trusts to propose reasonable and achievable Performance Standards which should not be lower than the output (handling) rate considered in the optimal quay capacity calculation of the PPP project.

Accordingly, in the present case of JNPT also, Performance Standards is prescribed based on output (handling) rate considered in the optimal quay capacity calculation. Thus, the Performance Standards is prescribed at 5000 tonnes per hour per berth in respect of Crude, 1000 tonnes per hour per berth in respect of POL and 300 tonnes per hour per berth in respect of Other Liquids.

Recognizing that clause 2.2. of the revised guidelines of 2013 requires this Authority to notify the Performance Standards, the Performance Standards as modified by us along with the conditionalities proposed by the JNPT, is notified along with the Reference Tariff Schedule.

13.1. Subject to above, the Reference Tariff Schedule along with conditionalities governing the Reference Tariff has been modified.

13.2. The modified Reference Tariff Schedule is attached as **Annex-II** and the Performance Standards for the ALBT at JNPT as modified by us is attached as **Annex-III**.

13.3. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the Reference Tariff Schedule for the ALBT at JNPT and notifies it alongwith the Performance Standards.

13.4. As per clause 2.5 of the Revised Tariff Guidelines 2013, the Reference Tariff and Performance Standards notified by this Authority shall be mentioned in the bid document and subsequently in the Concession Agreement in respect of PPP Projects. Accordingly, the JNPT is advised to incorporate the Reference Tariff and Performance Standards, in the bid document and subsequently in the Concession Agreement in respect of PPP Projects as agreed by the port.

14.1. From the date of Commercial Operation (CoD) till 31<sup>st</sup> March of the same financial year, the tariff would be limited to the indexed Reference Tariff relevant to that year, which would be the ceiling. The aforesaid Reference Tariff shall be automatically revised every year based on an indexation as provided in para 2.2 of the tariff guidelines of 2013 which will be applicable for the entire concession period.

However, the PPP operator would be free to propose a tariff along with Performance Standards (the "Performance Linked Tariff") from the second year of operation onwards, over and above the indexed Reference Tariff for the relevant financial year, at least 90 days before the 1<sup>st</sup> April of the ensuing financial year. Such Performance Linked Tariff shall not be higher than 15% over and above the indexed Reference Tariff for that relevant financial year (and this will be the Tariff Cap). The Performance Linked Tariff would come into force from the first day of the following financial year and would be applicable for the entire financial year.

14.2. The proposal shall be submitted to this Authority along with a certificate from the independent engineer appointed under the Concession Agreement of the Project indicating the achievement of Performance Standards in the previous 12 months as incorporated in the Concession Agreement or for the actual number of months of operation in the first year of operation, as the case may be.

14.3. On receipt of the proposal, this Authority will seek the views of the Major Port Trust on the achievement of Performance Standards as outlined in para 5 of the tariff guidelines of 2013, within 7 days of receipt.

14.4. In the event of Operator not achieving the Performance Standards as incorporated in the Concession Agreement in previous 12 months, this Authority will not consider the proposal for notifying the Performance Linked Tariff for the ensuing financial year and the Operator shall be entitled to only the indexed Reference Tariff applicable for the ensuing financial year.

14.5. After considering the views of the Major Port Trust, if this Authority is satisfied that the Performance Standards as incorporated in the Concession Agreement have been achieved, it shall notify the performance linked tariff by 15<sup>th</sup> of March to be effective from 1<sup>st</sup> of April of the ensuing financial year.

14.6. While considering the proposal for Performance Linked Tariff, this Authority will look into the Performance Standards and its adherence by the Operator. This Authority will decide on the acceptance or rejection of the Performance Linked Tariff proposal based on the achievement or otherwise of the Performance Standards by the operator. Determination of indexed Reference Tariff and Performance Linked Tariff will follow the illustration shown in the Appendix attached to the tariff guidelines of 2013.

14.7. From the third year of operation, the Performance Linked Tariff proposal from the PPP operator shall be automatically notified by this Authority subject to the achievement of Performance Standards in the previous 12 months period as certified by the Independent Engineer. The PPP operator, for the Performance Linked Tariff from the third year onwards, will submit the Performance Linked Tariff proposal along with the achievement certificate from the independent engineer by 1st March and this Authority shall notify by 20<sup>th</sup> March, the Performance Linked Tariff to be effective from the ensuing financial year.

14.8. In the event any user has any grievance regarding non-achievement by the PPP operator of the Performance Standards as notified by this Authority, he may prefer a representation to this Authority which, thereafter, shall conduct an inquiry into the representation and give its finding to the concerned Major Port Trust. The Major Port Trust will be bound to take necessary action on the findings as per the provisions of the respective Concession Agreement.

14.9. Within 15 (fifteen) days of the signing of the Concession Agreement, the concerned operator will forward the Concession Agreement to this Authority which will host it on its website.

14.10. The PPP operator shall furnish to this Authority quarterly reports on cargo traffic, ship berth day output, average turnaround time of ships, average pre-berthing waiting time as well as the tariff realized for each berth. The quarterly reports shall be submitted by the PPP operator within a month following the end of each quarter. Any other information which may be required by this Authority shall also be furnished to them from time to time.

14.11. This Authority shall publish on its website all such information received from PPP operator. However, this Authority shall consider a request from any PPP operator about not publishing certain data/information furnished which may be commercially sensitive. Such requests should be accompanied by detailed justification regarding the commercial sensitiveness of the data/information in question and the likely adverse impact on their revenue/ operation of upon publication. This Authority's decision in this regard would be final.

T.S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)  
[ADVT. III/4/Ext./143/13]

#### ANNEX - I

REFERENCE TARIFF CALCULATION FOR THE ADDITIONAL LIQUID BULK TERMINAL TO BE DEVELOPED AT JAWAHARLAL NEHRU PORT TRUST.				
			₹ in crores	
Sr. No.	Particulars		Revised Proposal of JNPT dated 27 December 2013	Estimates modified by TAMP
I	<b>Optimal capacity</b>			
(a)	Percentage Share of Liquid cargo:			
	- Crude Oil (S1)		9.79%	9.79%
	- POL (S2)		75.20%	75.20%
	- Other Liquids (S3)		15.01%	15.01%
(b)	Handling rate of Liquid cargo per day:			
	- Crude Oil (P1)		120000	120000
	- POL (P2)		24000	24000
	- Other Liquids (P3)		7200	7200
(c)	Optimal Quay Capacity for a Berth = $0.7 * [(S1*P1)+(S2*P2)+(S3*P3)] * 365$		<b>7889002</b>	<b>7889002</b>
(d)	Optimal Quay Capacity for 2 Berths = $0.7 * [(S1*P1)+(S2*P2)+(S3*P3)] * 365$		<b>15778004</b>	<b>15778004</b>
	<b>Optimal Capacity in million tonnes / annum</b>		<b>15.78</b>	<b>15.78</b>
II	<b>Capital Cost</b>			
			₹	in crores
A.	<b>Cargo Handling Activity:</b>			
(a)	<b>Civil costs</b>			
	Approach Bridge (15 m)		266.94	266.94

	Other Civil works (Fencing, Compound wall, Drainage)	1.00	1.00
	Building for Control Tower, Fire & Water supply & Pump House	1.26	1.26
	Miscellaneous cost @ 5%	13.46	13.46
	(a)	282.66	282.66
(b)	<b>Equipment costs</b>		
	Marine Loading Arm		
	- Crude Oil (2 nos.)	10.00	10.00
	- POL (12 nos.)	54.00	54.00
	Pipe Line cost & Marine Loading Arm		
	- Crude Oil	24.30	24.30
	- POL	57.60	57.60
	- Others	80.93	80.93
	Control systems & Tank Automation System	7.96	7.96
	Electrical System	9.50	9.50
	Water/ Air/ Nitrogen/ Bunkering lines	0.77	0.77
	Fire Fighting System for Jetty	9.00	9.00
	Miscellaneous cost @ 5%	12.70	12.70
	(b)	266.76	266.76
	<b>Total capital costs for the cargo handling activity</b>	<b>549.42</b>	<b>549.42</b>
B.	<b>Berthing activity:</b>		
	2 nos. Jetty Structure	68.91	68.91
	Dredging Berth Pocket	1.40	1.40
	Building for Control Tower cum Pump House with electrical Substation	2.00	2.00
	Miscellaneous cost @ 5%	3.62	3.62
	<b>Total capital costs for the berthing activity</b>	<b>75.93</b>	<b>75.93</b>
C.	<b>Storage activity:</b>		
(a)	<b>Civil costs</b>		
	Storage Area Filling & Ground Improvement	43.80	43.80
	Storage Tank farms foundation work including piling work	145.82	145.82
	Storage Tank - Tank fabrication and erection etc.	161.93	161.93
	Internal Roads & Railways	16.27	16.27
	Miscellaneous Charges @ 5%	18.39	18.39
	(a)	386.21	386.21
(b)	<b>Mechanical Costs</b>		
	Fire fighting for Tank Farm area	9.26	9.26
	Truck & Wagon Loading Farm	19.72	19.72
	Miscellaneous Charges @ 5%	1.45	1.45
	(b)	30.43	30.43
	<b>Total capital costs for Storage activity</b>	<b>416.64</b>	<b>416.64</b>

<b>D</b>	<b>Total capital cost of the project ( A + B + C )</b>		<b>1041.99</b>	<b>1041.99</b>
<b>III</b>	<b><u>Operating Cost</u></b>		<b>₹</b>	<b>in crores</b>
<b>A</b>	<b><u>Cargo handling activity:</u></b>			
	(a). Power cost		4.12	4.12
	(JNPT - 13.2 hectares water front area * 240000 units per hectare @ Rs.13 per unit) (TAMP - 13.2 hectares water front area * 240000 units per hectare @ Rs.13 per unit)			
	(b). Repair & Maintenance			
	- Civil works (1% on civil costs)		2.83	2.83
	- Equipment cost (2% on Equipment costs)		5.34	5.34
	(c). Insurance (1% on Gross fixed assets)		5.49	5.49
	(d). Depreciation			
	- Civil works (3.34% on civil costs)		9.44	9.44
	- Equipment cost		9.90	9.58
	(JNPT - 10.34% on Equipment costs excl. pipeline cost) (TAMP - 10% on Equipment costs excl. pipeline cost)			
	- Pipelines cost (4% on Pipeline costs)		6.84	6.84
	(e). License Fee			
	(JNPT - For Water front - 132000 sq.mtrs. * Rs.25.45 per sq.m * 12 months * 0.5) (TAMP - For Water front - 132000 sq.mtrs. * Rs.25.45 per sq.m * 12 months * 0.5)		2.02	2.02
	(f). Other Expenses (1% on Gross fixed assets)		5.49	5.49
	<b>Operating Cost for cargo handling activity</b>		<b>51.47</b>	<b>51.14</b>
<b>B.</b>	<b><u>Berthing activity:</u></b>			
	(a). Repairs & Maintenance Charge (1% on berth costs)		0.76	0.76
	(b). Depreciation (3.34% on berth costs)		2.54	2.54
	(c). Insurance (1% on berth costs)		0.76	0.76
	<b>Operating cost for the berthing activity</b>		<b>4.05</b>	<b>4.05</b>
<b>C.</b>	<b><u>Storage activity:</u></b>			
<b>(i)</b>	<b><u>POL &amp; Other Liquid Storage Tank Farm</u></b>			
	(a). Power cost		22.78	22.78
	(JNPT - 73 hectares of land * 240000 units per hectare @ Rs.13 per unit) (TAMP - 73 hectares of land * 240000 units per hectare @ Rs.13 per unit)			
	(b). Repair & Maintenance			
	- Civil works (1% on civil costs)		2.16	3.86
	- Equipment cost (2% on Equipment costs)		0.96	0.61
	(c). Insurance (1% on Gross fixed assets)		4.17	4.17
	(d). Depreciation			
	- Civil works (3.34% on civil costs)		7.22	7.22
	- Equipment cost		3.15	3.04
	(JNPT - 10.34% on Equipment costs excl. storage tank cost) (TAMP - 10% on Equipment costs excl. storage tank cost)			
	- Storage tank cost - (4% on storage tank cost)		6.80	6.80
	(e). License Fee		22.29	22.29
	(KPT - 730000 sq. mtrs of land * Rs.25.45 per sq.m * 12 months)			

	(KPT - 730000 sq. mtrs of land * Rs.25.45 per sq.m * 12 months)		
	(f). Other Expenses (1% on Gross fixed assets)	4.17	4.17
	<b>Operating cost for the POL &amp; Other Liquid Storage Tank Farm</b>	<b>73.69</b>	<b>74.94</b>
<b>IV</b>	<b><u>Estimated Revenue Requirement &amp; upfront tariff</u></b>		
<b>A.</b>	<b><u>Cargo handling activity:</u></b>		
<b>(i).</b>	<b><u>Estimated Revenue Requirement</u></b>		
	(a). Total Operating Cost	51.47	51.14
	(b). Return on capital Employed @ 16%	87.91	87.91
	<b>(c). Total Revenue requirement from liquid handling activity</b>	<b>139.38</b>	<b>139.05</b>
<b>(ii).</b>	<b><u>Apportionment of Revenue Requirement</u></b>		
	(a). Liquid Handling Charges (95%)	132.41	132.10
	(b). Miscellaneous Charge (5%)	6.97	6.95
	<b>(c). Total Revenue requirement from liquid handling activity</b>	<b>139.38</b>	<b>139.05</b>
<b>(iii).</b>	<b><u>Liquid Handling charge</u></b>		
	<b>(a). Liquid Handling Charge</b>		
	- Revenue Requirement (₹ in crores)	132.41	132.02
	- Capacity (Million Metric Tonnes per annum)	15.78	15.78
	- Per tonne handling rate (in Rs.)		
	- Crude oil	<b>15.44</b>	<b>21.53</b>
	- POL	<b>77.20</b>	<b>107.65</b>
	- Other liquid	<b>257.35</b>	<b>404.09</b>
	<b>(b). Miscellaneous Charge</b>		
	- Revenue Requirement (₹ in crores)	6.97	6.95
	- Capacity (Million Metric Tonnes per annum)	15.78	15.78
	- Miscellaneous Charge (₹ per tonne)	<b>4.42</b>	<b>4.41</b>
<b>B.</b>	<b><u>Storage activity:</u></b>		
<b>(i).</b>	<b><u>POL &amp; Other Liquid Storage Tank Farm</u></b>		
	<b><u>Estimated Revenue Requirement</u></b>		
	(a). Total Operating Cost	73.69	74.94
	(b). Return on capital Employed @ 16%	66.66	66.66
	<b>(c). Total Revenue requirement from storage activity</b>	<b>140.36</b>	<b>141.60</b>
	Capacity of Tank Farm in KL	659690	659690
	No. of operating days	365	365
	Optimal utilisation	70%	70%
	<b>Storage charge per tonne per day (in Rupees)</b>	<b>8.33</b>	<b>8.40</b>
	<b>Storage charge per tonne per month (in Rupees)</b>	<b>249.82</b>	<b>252.03</b>
<b>C.</b>	<b><u>BERTH HIRE CHARGES</u></b>		
	(a) Operating cost	4.05	4.05
	(b) Return on capital Employed @ 16%	12.15	12.15

	<b>(c)Total Revenue requirement from Berthing services</b>	<b>16.20</b>	<b>16.20</b>
	Berth hire Charge (Rate per GRT per hour) in ₹ for foreign going vessels	<b>0.57</b>	<b>0.62</b>
	Berth hire Charge (Rate per GRT per hour) in ₹ for coastal vessels	<b>0.34</b>	<b>0.37</b>

<b>Berth Hire Calculation:</b>				
<b>Sr. No.</b>	<b>Particulars</b>	<b>Unit</b>	<b>As given by JNPT</b>	<b>As modified by us</b>
i	No. of Vessel	No.	1	1
ii.	Average GRT of the Vessel	Tonnes	24997	24997
iii.	No. of hours at the berth	Tonnes	12264	12264
iv.	Total GRT hours (ii * iii)	GRT hours	306563208	306563208
	- Foreign (64%)	GRT hours	196200453	196200453
	- Coastal (36%)	GRT hours	110362754.9	110362755
v.	Revenue Requirement	Rs. In crores	16.20	16.20
vi	Berth hire charge for foreign going vessels	Rs. per GRT per hour	0.62	0.62
vii.	Berth hire charge for coastal vessels	Rs. Per GRT per hour	0.37	0.37

**Annex - II****JAWAHARLAL NEHRU PORT TRUST****REFERENCE TARIFF SCHEDULE FOR THE ADDITIONAL LIQUID BULK TERMINAL****Definitions:-**

In this Scale of Rates unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply:

- (i) **“Coastal vessel”** means any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal licence issued by the competent authority.
- (ii) **“Foreign vessel”** means any vessel other than Coastal vessel.
- (iii) **“Free Period”** shall mean the period during which cargo shall be allowed storage free of demurrage charges/ground rent and this period shall exclude Customs notified holidays and Terminal's non-operating days.
- (iv) **“Port”** shall mean Jawaharlal Nehru Port Trust.
- (v) **“TAMP”** shall mean the Tariff Authority for Major Ports constituted under Section 47A of the Major Port Trusts Act, 1963.
- (vi) **“Tonne”** shall mean one metric tonne or 1,000 kilograms or one cubic metre.

**1. GENERAL TERMS & CONDITIONS**

- i. Interest on delayed payments / refunds:
  - (a). The user shall pay penal interest on delayed payments under this Scale of Rates. Likewise, the operator shall pay penal interest on delayed refunds.
  - (b). The rate of penal interest will be 2% above the Prime Lending Rate of State Bank of India (SBI). The penal interest rate will apply to both the operator and the port users equally.
  - (c) The delay in refunds will be counted only 20 days from the date of completion of services or on production of all the documents required from the users, whichever is later.
  - (d) The delay in payments by the users will be counted only 10 days after the date of raising the bills by the Terminal Operator. This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services where payment of charges in advance is prescribed in this Scale of Rates.
- ii. All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of the bill.
- iii. Users will not be required to pay charges for delays beyond reasonable level attributable to the Terminal Operator.

- iv. The status of the Vessel as borne out by its certification by the Customs or Director General of Shipping is the relevant factor to decide whether vessel is "Coastal" or "Foreign-going" for the purpose of levy of berth hire, and the nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this purpose.
- v. (a) A foreign going vessel of Indian Flag having a General Trading Licence can convert to Coastal run on the basis of a Customs Conversion Order.
- (b) A foreign going vessel of Foreign Flag can convert to Coastal run on the basis of a Coastal Voyage Licence issued by the Director General of Shipping.
- (c) In case of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods.
- (d). In cases of such conversion coastal rates shall be chargeable only till the vessel completes coastal cargo discharging operations; immediately thereafter, foreigngoing rates shall be chargeable by the discharge ports.
- (e). For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal Licence from the Director General of Shipping, no other document will be required to be entitled to Coastal rates.
- vi. (a) The berth hire for all coastal vessel should not exceed 60% of the corresponding charges for other vessels.
- (b) The cargo related charges for all coastal cargo other than crude including POL should not exceed 60% of the normal cargo related charges.
- (c) Cargo from a foreign port which reaches an Indian Port "A" for subsequent transshipment to Indian Port "B" will be levied the concession charges relevant for its coastal voyage. In other words, cargo from/to Indian Ports carried by vessels permitted to undertake coastal voyage will qualify for the concession.
- vii. The rates prescribed in this Scale of Rates are ceiling levels; likewise, rebates and discounts are floor levels. The operator may, if he so desires, charge lower rates and/ or allow higher rebates and discounts.
- The Terminal Operator if so desires, rationalise the prescribed conditionalities governing the application of rates prescribed in the Scale of Rates if such rationalization gives relief to the user in rate per unit and the unit rates prescribed in the Scale of Rates do not exceed the ceiling levels.
- The Terminal Operator should, however, notify the public such lower rates and / or rationalization of the conditionalities governing the application of such rates and continue to notify the public any further changes in such lower rates and / or in the conditionalities governing the application of such rates provided the new rates fixed shall not exceed the rates notified by the TAMP.

## 2. Berth Hire Charges:

The berth hire charge payable by masters / owners / agents of the vessel approaching or lying alongside the berth shall be as per the rates given below:

Foreign going Vessels	₹ 0.62 per GRT per hour
Coastal Vessels	₹ 0.37 per GRT per hour

### Notes:

- (i). In case of occupation of only one berth by a vessel, 50% of the respective berth hire charges as mentioned above are leviable for the foreign going vessels and coastal vessels.
- (ii). The period of berth hire shall be calculated from the time vessel occupies the berth.
- (iii). Berth hire includes charges for services rendered at the berth, such as occupation of berth, rubbish removal, cleaning of berths, fire watch, etc.
- (iv). No berth hire shall be levied for the period when the vessel idles at its berth for continuous one hour or more due to breakdown of terminal operator's equipment or power or for any other reasons attributable to the Terminal Operator.

## 3. Cargo Handling Charges:

The liquid cargo handling charges at Oil Jetty shall be payable on the manifested cargo directly by the importer of cargo at the rates specified below:

(₹ per metric tonne)



Description / Cargo	Foreign	Coastal
Crude	21.53	21.53
POL	107.65	107.65
Others	404.09	242.45

**Note:**

The cargo handling charges shall include the cargo loading or unloading charges (as the case may be), transportation through pipelines, wharfage, etc.

- (a). Unloading of the cargo from vessels and transfer of the same up to the point of storage and loading on to trucks/tankers in respect of import cargo.
- (b). Unloading of the cargo from the trucks/tankers at the storage tank farm in respect of export cargo, transfer of the cargo to the loading point, loading onto the vessels.

**4. Storage Charges:**

The storage charges for the cargo stored in the tank farm shall be as below:

	Storage charges in ₹
Per tonne per day	8.40
Per tonne per month	252.03

**Notes:**

- i. No Free days will be allowed.
- ii. The demurrage charges on hazardous liquids shall be levied at 1.25 times the normal rates specified in above schedule.
- iii. Storage charges shall be payable for all days including Terminal's non-working days and Customs notified holidays for stay of cargo.
- iv. Storage charge on cargo shall not accrue for the period when the terminal operator is not in a position to deliver/ship the cargo when requested by the user due to reasons attributable to the terminal operator.

**5. Miscellaneous Charges:**

₹ 4.41 per tonne shall be charged towards pigging, compressor charges, vaporizer charges and such related charges.

**6. General Note to Section 2 to 4 above.**

The tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1<sup>st</sup> January 2013 and 1<sup>st</sup> January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1<sup>st</sup> April of the relevant year to 31<sup>st</sup> March of the following year.

**Annex - III****ADDITIONAL LIQUID BULK TERMINAL AT JAWAHARLAL NEHRU PORT TRUST****PERFORMANCE STANDARDS****1. Gross Berth Output**

The parameter deals with the productivity of the terminal (Gross Berth Output) for different types of cargo. The Gross Berth Output shall be calculated as the total cargo handled (either loaded/unloaded) from the ship during a month divided by the time spent by the ship at the terminal number of working days of ships in that month at that terminal. While determining the number of working days from the ship hours, the berth allowance of 4 hours shall be subtracted from the total hours.

The indicative norms for Gross Berth Output is as follows:

Liquid Bulk	Indicative Norms
-------------	------------------

Crude	5000 T/H
POL Products	1000 T/H
Other Liquids	300 T/H

Weightage in case of a shortfall in meeting the prescribed performance standard - 0.6

## 2. Transit Storage Dwell Time

The Transit Storage Dwell Time for liquid cargo shall be calculated, as half of average parcel size of above cargo vessels in a month divided by average disposal of cargo from the port per day as per the following methodology:

$$\text{Average disposal of Cargo per day (A)} = \frac{\text{OB+Received/Despatched-CB}}{\text{No. of days}}$$

OB = Opening Balance, CB = Closing Balance.

Average Parcel Sizes (B) =  $(P_1 + P_2 + \dots + P_n) / (n(\text{no. of parcels}))$

P<sub>1</sub>, P<sub>2</sub> ..... P<sub>n</sub> are parcel size of each vessel in a month.

Transit Storage Time for Bulk Cargo = 0.5 (B/A)

Weightage in case of a shortfall in meeting the prescribed performance standard - 0.3

## 3. Turnaround Time for receipt/delivery operation

The Turnaround Time for receipt/delivery operation shall be the sum of time taken for loading/unloading of cargo divided by the number of trucks/trailers/rakes deployed, as the case may be, in a month. Further, in case the truck/trailer/rake does both unloading and loading operations on a single entry into the terminal, the time allocated shall be doubled for those trucks/trailers/rakes.

(i). Truck for conventional cargo( Single operation)	4 hours
(ii). Truck for conventional cargo ( Double operation)	8 hours

Weightage in case of a shortfall in meeting the prescribed performance standard - 0.1